

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TYŁÓW

JAWNE



~~Wydruk~~
~~tytułowy~~
~~.....~~
Egz. Nr 3

Tylko dla nauczycieli akademickich

Ppłk dypl. Stanisław KWIECIEN
Ppłk dypl. Ryszard TOMASZEWICZ

ĆWICZENIE GŁÓWNE Nr 121

Temat: DYWIZJA W MARSZU

Opracowanie metodyczne
zajęć nr 5 i 13 z komunikacji wojskowej
oraz zajęcia nr 10 z tyłów wojsk lądowych



WARSZAWA

1990

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

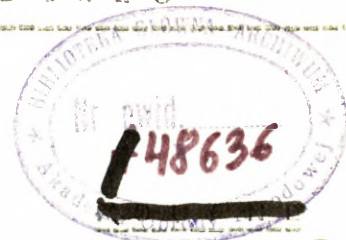
WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TYŁÓW WOJSK LĄDOWYCH

PRZEKLASYFIKOWANO
Protokół Nr 12657

ZATWIERDZAM
SZEFA KATEDRY TYŁÓW
WOJSK LĄDOWYCH

/-/ płk prof.dr hab. Władysław JAKUBISIĄK

PRZEKLASYFIKOWANO
Protokół Nr 54305



Egz. nr ...

Tylko dla nauczycieli
akademickich



Ppłk dypl. Stanisław KWIECIEŃ

Ppłk dypl. Ryszard TOMASZEWICZ

ĆWICZENIE GŁÓWNE NR 121

Temat: DYWIZJA W MARSZU

Opracowanie metodyczne zajęć nr 5 i 13
z komunikacji wojskowej oraz zajęcia nr 10
z tyłów wojsk lądowych

SPIS TREŚCI

	Str.
1. Sytuacja tyłowa 8 DZ o 6.00 15.3	3
2. Sytuacja komunikacyjna 8 DZ o 6.00 15.3	5
3. Zadanie 8 DZ	6
4. Opracowanie metodyczne zajęcia nr 5	9
5. Opracowanie metodyczne zajęcia nr 10	34
6. Opracowanie metodyczne zajęcia nr 13	42

SYTUACJA TYŁOWA 8 DZ O 6.00 15.3

I

Pododdziały tyłowe oddziałów i oddziały tyłowe dywizji zakończyły mobilizacyjne rozwinięcie i przystąpiły do zaopatrywania wojsk i obsługi technicznej sprzętu. Kompanie i plutony zaopatrzenia oddziałów oraz batalion zaopatrzenia dywizji uzupełniają w oddziałach zapasy środków materiałowych zużyte podczas mobilizacyjnego rozwinięcia.

Po uzupełnieniu środków materiałowych dywizja będzie posiadała pełne zapasy ruchome środków materiałowych oraz zapas doraźny MPS w ilości:

- 0,3 jn benzyny samochodowej;
- 0,3 jn oleju napędowego do pojazdów kołowych;
- 0,4 jn oleju napędowego do pojazdów gąsienicowych;
- 0,3 jn oleju napędowego do czołgów.

Oddziały dywizji posiadają dodatkowo 2 rdz "P" przeznaczone do spożycia w czasie marszu.

II

Zastępca dowódcy - kwatermistrz był obecny przy SD 8 DZ podczas stawiania zadań do marszu. Ponadto zapoznał się z zarządzeniem zastępcy dowódcy-kwatermistrza 11 A, z którego wiadomo:

1. W celu zabezpieczenia dywizji w MPS podczas marszu przydzielona została następująca ilość paliwa:

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| - w składzie MPS w m. RAWA MAZ. | - 80 ton benzyny samochodowej; |
| | - 380 ton oleju napędowego; |
| - w składzie MPS w m. SULEJÓW | - 70 ton benzyny samochodowej; |
| | - 340 ton oleju napędowego. |

Odbioru paliwa dokonać własnym transportem.

W rejonie ześrodkowania uzupełnić zużyte zapasy paliwa w składach w m. STĘSZEW i KOŚCIAN, gdzie przydzielono dla 8 DZ odpowiednio 70 i 60 ton benzyny samochodowej oraz 375 i 330 ton oleju napędowego. Jako rezerwowe źródło zaopatrzenia w MPS wyznaczono dla 8 DZ skład CPN OBORNIKI, gdzie można pobrać do 70 ton benzyny samochodowej i 270 ton oleju napędowego.

2. Zabezpieczenie medyczne organizować własnymi siłami i środkami oraz siłami 73 mbw, przydzielonego do dywizji od 12.00 15.3. Rannych i chorych wymagających leczenia odwozić własnym transportem sanitarnym do następujących szpitali: LUBLIN - 40 miejsc, RADOM - 20 miejsc, KOZIENICE - 25 miejsc, ŁÓDŹ - 45 miejsc, KONIN - 30 miejsc, KALISZ - 20 miejsc, POZNAŃ - 60 miejsc, SZAMOTUŁY - 20 miejsc.

III

Dane dodatkowe:

1. Cały stan osobowy przeszedł okresowe badania lekarskie. Stan zdrowotny żołnierzy dobry.

2. Dla tyłów dywizji przydzielono 14 platform kolejowych do wykorzystania według decyzji kwatermistrza 8 DZ.

Praca do wykonania:

1. Przystudiować założenia nr 1 z TO wraz z załącznikami.

2. Przystudiować literaturę dotyczącą zabezpieczenia tyłowego dywizji w marszu.

3. Do zajęcia nr 10 przygotować się w roli kwatermistrza dywizji do przedstawienia propozycji organizacji przegrupowania oddziałów tyłowych dywizji oraz organizacji zabezpieczenia tyłowego oddziałów dywizji podczas przegrupowania i po zajęciu rejonu ześrodkowania.

OPRACOWAŁ
ST. WYKŁADOWCA KTT

SPRAWDZIŁ
KIER. ZAKŁADU SŁUŻB KWAT.

/-/ ppłk dypl. Stanisław KWIECIEŃ

/-/ płk dr Czesław PORZUCZEK

SYTUACJA KOMUNIKACYJNA 8 DZ O 6.00 15.3

1. Od 1.00 15.3 8 DZ po mobilizacyjnym rozwinięciu zajęła rejon ześrodkowania i o 6.00 15.3 otrzymała zadanie do przesunięcia swoich sił i środków sposobem kombinowanym do rejonu wyjściowego do działań w gotowości do prowadzenia działań obronnych.

2. Do przewozu ciężkiego sprzętu bojowego dywizji wydzielono:

a/ linię kolejową: PARCZEW, LUBARTÓW, LUBLIN, RADOM, TOMASZÓW MAZOWIECKI, KOLUSZKI, PABIANICE, SIERADZ, KALISZ, OSTRÓW WIELKOPOLSKI, GOSTYŃ, ROGACZEWO - o długości 540 km;

b/ stacje załadowania:

- zasadnicze - PARCZEW, GRÓDEK, TARŁO;
- zapasowe - STAROŚCICE, MINKOWICE;

c/ stacje wyładowania:

- zasadnicze - STĘŻYN, JERKA, ROGACZEWO;
- zapasowe - KOSOWO WIELKOPOLSKIE, GARZYN.

3. Możliwości załadowcze stacji załadowania - 4 transporty operacyjne na dobę.

Możliwości wyładowcze stacji wyładowania - 5-6 transportów operacyjnych na dobę.

4. Przydzieloną do przewozu linię kolejową obsługują organy służby komunikacji wojskowej:

- SSKW WOW - WARSZAWA;
- SSKW ŚOW - WROCŁAW;
- SPW - LUBLIN;
- SPW - ŁÓDŹ;
- WKK - RADOM;
- WKK - KALISZ.

5. Po przydzielonej linii kolejowej może odbywać się ruch transportów operacyjnych z prędkością 25 km/godz.

6. Należy liczyć się z możliwością oddziaływania lotnictwa i grup dywersyjnych nieprzyjaciela na urządzenia i obiekty komunikacyjne znajdujące się na przydzielonej linii kolejowej, a także na poruszające się po niej transporty operacyjne.

7. Do kierowania przewozem ciężkiego sprzętu bojowego dywizji transportem kolejowym dowódca armii wydzielił grupy operacyjne,

które znajdują się na stacjach kolejowych: LUBARTÓW, RADOM, KOLUSZKI, OSTRÓW WIELK., GOSTYŃ.

8. Do zajęcia nr 5 z zabezpieczenia tyłowego nt.: "Planowanie i organizacja przewozu ciężkiego sprzętu dywizji transportem kolejowym" wykonać:

a/ wrysować na mapę dane z założenia nr 1 i sytuacji komunikacyjnej oraz przedstawić własną koncepcję organizacji przewozu;

b/ w notatkach opracować zamiar do przewozu sprzętu bojowego transportem kolejowym oraz wstępne zarządzenie bojowe dla jednego z oddziałów;

c/ posiadać w notatkach niezbędne kalkulacje czasowe i obliczenia dotyczące czasu rozpoczęcia załadowania transportów, czasu trwania przewozu, czasu wyładowania transportów i zajęcia rejonu wyjściowego do działań;

d/ w trakcie zajęcia być w gotowości do uzasadnienia, w roli dowódcy dywizji przyjętej koncepcji przewozu, dokonanych kalkulacji i przedstawienia zamiaru.

10. Do zajęcia nr 13 nt.: "Załadowanie ciężkiego sprzętu na transport kolejowy" przestudiować literaturę podaną w trakcie instruktażu i być przygotowanym do referowania problemów zgodnie z podanymi zagadnieniami szkoleniowymi.

ZADANIE 8 DZ

8 DZ dokonać przesunięcia sposobem kombinowanym po dwóch drogach nr 3 i 4 i 1 linii kolejowej i do 8.00 16.3 osiągnąć rejon pld. KOLUSZKI /2620/, wsch. TOMASZÓW MAZ. /1240/, płn. PIOTRKÓW TRYB./0096/, na ośmiogodzinny odpoczynek. Do 17.00 17.3 rzutem kołowym zająć rejon wyjściowy: PNIEWY /2088/, pld. SZAMOTUŁY /2808/, STĘSZEW /9616/, GRCZISK WLKP. /8892/, wsch. NOWY TOMYŚL /9684/, w przewidywaniu przejścia do obrony z przednim skrajem na rubieży: PNIEWY /2088/, wsch. LWÓWEK /1284/, NOWY TOMYŚL /9684/, JABŁONNA /8484/.

DROGI MARSZU:

- nr 3: SIEDLISZCZE /7648/, ŁĘCZNA /8832/, LUBARTÓW /0408/, BARANÓW /1280/, DĘBLIN /1256/, KOZIENICE /1636/, BRZOZA /2024/, BIAŁOBRZEGI /2496/, NOWE MIASTO n/PILICĄ /2068/, LUBOCHNIA /2036/, ŁAZNOWSKA /2412/, PABIANICE /2484/, PODDĘBICE /5260/, KOŁO /8836/, KONIN /8808/, PYZDRY /8480/, ŚRODA WLK. /8852/, MOSINA /9224/, STĘSZEW /9616/;

- nr 4: KRASNOSTAW /5252/, LUBLIN /8008/, GARNÓW /0092/, PUŁAWY /9664/, ZWOLEŃ /0040/, RADOM /0008/, PRZYSUCHA /0072/, OPOCZNO/0048/, SULEJÓW /0020/, PIOTRKÓW TRYBUNALSKI /9608/, ŁASK /2068/, SIERADZ /2040/, DOBRA /5636/, TUREK /6428/, TULISZKÓW /6812/, GRODZIEC/6496/, ŻERKÓW /7276/, KSIĄŻ WIELKOPOLSKI /7452/, ŚREM /7636/, CZEPIN /8020/, KAMIENIEC /8000/.

Linie wyjściową 1 km zach. SIEDLISZCZE /8048/, 2 km wsch. KRASNOSTAW /5248/, czołem przekroczyć o 16.00 15.3. Ciężki sprzęt bojowy przewieźć transportami kolejowymi /w celach szkoleniowych ilości transportów nie podaje się/ po linii kolejowej: PARCZEW /2428/, LUBARTÓW /0412/, LUBLIN, DĘBLIN, RADOM, TOMASZÓW MAZ., KOLUSZKI, PABIANICE, SIERADZ, KALISZ, OSTRÓW WLKP., JAROCIN /6068/, GOSTYŃ/5236/, ROGACZEWO /6824/.

Załadunku transportów dokonać na stacjach załadowania:

- zasadniczych: PARCZEWO /2428/, GRÓDEK /1624/, TARŁO /0816/;
- zapasowych: MINKOWICE /7624/, STAROŚCICE /7632/.

Rozładunku transportów dokonać na stacjach wyładowania:

- zasadniczych: BIEŻYŃ /6032/, JERKA /6428/, ROGACZEWO /6824/;
- zapasowych: KOSOWO WLKP. /4828/, GARZYŃ /4820/.

Nakazany rejon wyjściowy do działań osiągnąć do 5.00 19.3.

KALKULACJA CZASU NA ORGANIZACJĘ MARSZU:

Przyjęcie zadania - 6.00 15.3.

Rozpoczęcie marszu przez rzut kołowy - 16.00 15.3.

Na organizację marszu dywizja posiada 8 godzin.

Czas wykorzystać następująco:

- analiza zadania i określenie przedsięwzięć, które należy niezwłocznie zrealizować..... - 6.00 - 6.25;
- zatwierdzenie kalkulacji czasu - 6.25 - 6.35;
- wydanie wytycznych szefowi sztabu - 6.35 - 6.50;
- ocena sytuacji - 6.50 - 7.25;
- określenie zamiaru i zatwierdzenie u przełożonego - 7.25 - 7.55;
- zapoznanie z zamiarem zastępców i szefów rodzajów wojsk -- 7.55 - 8.10;
- wydanie wstępnych zarządzeń bojowych - 8.10 - 8.40;
- kontynuowanie podejmowania decyzji - do 10.30;
- meldowanie decyzji dowódcy 11 A - 10.30 - 11.00;

- rekonesans rejonu załadowania - 11.00-14.00;
- wydanie rozkazu bojowego oraz wytycznych do
zabezpieczenia marszu - 12.00-12.30;
- zatwierdzenie planów szefów RWiSł. - do 13.00;
- kontrola gotowości oddziałów - 12.30-13.55;
- złożenie meldunku dowódcy 11 A o gotowości
dywizji do marszu - 13.55-14.00;
- organizacja marszu w oddziałach - od 8.40.

OPRACOWANIE METODYCZNE

zajęcia 5

TEMAT: PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRZEWOZU CIĘŻKIEGO SPRZĘTU DYWIZJI TRANSPORTEM KOLEJOWYM

CEL: Nauczyć słuchaczy zasad organizowania przewozu sprzętu bojowego dywizji transportem kolejowym w ramach przesunięcia dywizji sposobem kombinowanym na dużą odległość.

CZAS: 4x45' = 180'.

FORMA: Zajęcia grupowe w sali.

ZAGADNIENIA SZKOLENIOWE I PODZIAŁ CZASU:

- Wprowadzenie do zajęcia - 10'
- 1. Ustalenie ilości transportów operacyjnych niezbędnych do przewiezienia wydzielonego sprzętu bojowego - 70'
- 2. Organizacja załadunku, przewozu i wyładunku transportów operacyjnych - 30'
- 3. Sprecyzowanie zamiaru do przewozu sprzętu bojowego dywizji transportem kolejowym oraz opracowanie wstępnego zarządzenia bojowego - 40'
- 4. Organizacja zabezpieczenia bojowego transportów operacyjnych - 20'
- Omówienie zajęcia - 10'

ZAGADNIENIA DO INSTRUKTAŻU SŁUCHACZY:

- 1. Instruktaż przeprowadzić 5 dni przed zajęciami.
- 2. Podać i objaśnić słuchaczom zastosowanie wzorów:
 - a/ obliczenie orientacyjnej ilości składów pociągów do przewiezienia dywizji /pułku/:

$$T_0 = \frac{S_0}{120} \quad 1$$

gdzie:

- T_0 - orientacyjna liczba składów pociągów do przewiezienia dywizji /pułku/;
- S_0 - suma osi obliczeniowych wagonów użytych do przewozu dywizji /pułku/;
- 120 - maksymalna liczba osi obliczeniowych wagonów w jednym składzie pociągu;

b/ obliczenie orientacyjnej ilości składów pociągów do przewiezienia tylko ciężkiego sprzętu technicznego dywizji /pułku/:

$$T_o = \frac{S_o}{78} \quad 2$$

gdzie:

T_o - jak we wzorze 1 ;

S_o - " " -

78 - maksymalna liczba osi obliczeniowych w jednym składzie pociągu przewożącego ciężki sprzęt techniczny /odpowiada ona składowi pociągu typu "B"/;

c/ obliczenie ilości składów pociągów określonego typu do przewiezienia dywizji /pułku/:

$$T_o = \frac{S_o}{N_t} \quad 3$$

gdzie:

T_o - jak we wzorze 1 ;

S_o - " " -

N_t - liczba osi obliczeniowych przyjętego typu składu pociągu do przewiezienia dywizji /pułku/;

d/ obliczenie zdolności załadowniczej punktu ładunkowego:

$$E_z = \frac{t_z \cdot K}{a / t_1 + t_5 / + t_2 + b \cdot t_3 + t_4} \quad 4$$

gdzie:

E_z - czas trwania prac ładunkowych w dobie wyrażony w minutach
/ $t_z = 1440$ min./;

t_1 - czas na podstawienie składu pociągu na tor ładunkowy, wynoszący przeciętnie 5-20 minut;

t_2 - okres czasu między podstawieniem składu pociągu a rozpoczęciem załadowania /wyładowania/ wynoszący przeciętnie przy załadowaniu 60 minut, przy wyładowaniu 3-5 minut;

t_3 - średni czas załadowania /wyładowania/ w minutach - załącznik 11 z "Instrukcji o przewozach wojskowych transportem kolejowym";

t_4 - okres czasu między ukończeniem załadowania /wyładowania/ a zabraniem składu pociągu wynoszący przeciętnie przy załadowaniu 10-15 minut, przy wyładowaniu 15-20 minut;

- t_5 - czas na zabranie składu pociągu z toru ładunkowego wynoszący 5-20 minut;
- a - ilość części podstawianego składu pociągu;
- b - współczynnik uwzględniający zwiększenie czasu na załadowanie /wyładowanie/ transportu przy jego podstawieniu do załadowania /wyładowania/ w kilku częściach wynoszący 1,2-1,5;
- e/ obliczenie czasu trwania przewozu:

$$T = \frac{t_z}{24} + \frac{L}{V} + \frac{t_w}{24} + \frac{N-1}{P}$$

gdzie:

- t_z - czas załadowania jednego transportu - zał. 11 z "Instrukcji o przewozach wojskowych transportem kolejowym";
- L - długość trasy przewozu w km;
- V - średnia prędkość przewozu /dobowa - 600 km/;
- t_w - średni czas wyładowania jednego transportu - zał. 11 z "Instrukcji o przewozach wojskowych transportem kolejowym";
- N - ilość transportów przewidzianych do załadowania na danej stacji załadowniczej;
- $P=E_z$ = zdolność załadownicza danego punktu ładunkowego.

3. W czasie instruktażu nakazać słuchaczom:

a/ wrysować na mapę dane z założenia 1 i sytuacji komunikacyjnej oraz przedstawić własną koncepcję organizacji przewozu;

b/ w notatkach opracować zamiar do przewozu sprzętu bojowego transportem kolejowym oraz wstępne zarządzenie bojowe dla jednego z oddziałów;

c/ posiadać w notatkach niezbędne kalkulacje czasowe i obliczeniowe dotyczące czasu rozpoczęcia załadowania transportów, czasu trwania przewozu, czasu wyładowania transportów i zajęcia rejonu wyjściowego do działań;

d/ w trakcie zajęcia być w gotowości do uzasadnienia w roli dowódcy dywizji przyjętej koncepcji przewozu, przeprowadzonych kalkulacji i przedstawienia zamiaru;

e/ do zajęcia przestudiować:

- "Instrukcję o przewozach wojskowych transportem kolejowym", nr bibl. PF-22287;
- "Regulamin walki wojsk lądowych SZ PRL cz. I", nr bibl. PF-21910;
- "Normy ładunkowe sprzętu wojskowego na tabor kolejowy", nr bibl. 015906;

- "Zabezpieczenie bojowe komunikacji wojskowych", nr bibl. S/1076;
- "Materiały do studiowania z zakresu służby komunikacji wojskowej cz. II", nr bibl. 02616.

WSKAZÓWKI ORGANIZACYJNO-METODYCZNE:

1. Zajęcia rozpocząć sprawdzeniem wykonania zaleceń wynikających z założenia taktycznego i instruktażu.
2. Do referowania rozwiązań w poszczególnych zagadnieniach wyznaczyć 2-3 słuchaczy żądając przedstawienia własnych rozwiązań.
3. W celu ujednoczenia rozwiązań i dalszego przebiegu ćwiczenia po każdym zagadnieniu przedstawić i zalecić do dalszych rozważań dane z opracowania metodycznego.

PRZEBIEG ZAJĘCIA

Wprowadzenie do zajęcia

1. Teoretyczne przygotowanie słuchaczy do zajęć sprawdzić na podstawie pytań:

Pyt. 1. Przedstawić klasyfikację wojskowych przewozów kolejowych i dać ich krótką charakterystykę.

Odp.: Wojskowe przewozy kolejowe dzielą się na:

Operacyjne - przewóz jednostek wojskowych w rejony ćwiczeń, na poligony, do nowych miejsc dyslokacji lub miejsc wykonywania zadań. W czasie wojny - przewóz wojsk dla wykonania określonych zadań operacyjnych lub strategicznych.

Mobilizacyjne - przewozy związane z rozpoczęciem i prowadzeniem mobilizacji sił zbrojnych.

Zaopatrzenia - przewóz sprzętu wojskowego i środków materiałowych w ramach bieżącego i doraźnego zaopatrywania wojsk. W czasie wojny - przewóz sprzętu wojskowego i środków materiałowych w ramach uzupełnienia potrzeb sprzętu i materiałów w wojskach.

Ewakuacji sanitarnej - przewóz rannych, porażonych i chorych żołnierzy specjalnymi pociągami sanitarnymi do szpitali.

Ewakuacji materiałowej - przewóz sprzętu wojskowego do zakładów remontowych lub w ramach przekazywania na potrzeby gospodarki narodowej. W czasie wojny - przewóz uszkodzonej techniki i sprzętu oraz zbędnych środków materiałowych /zdobycznych/ do składów lub zakładów naprawczych.

Pyt. 2. Wymień i scharakteryzuj typowe składy transportów wykorzystywanych do przewozów wojskowych.

Odp.: W przewozach wojskowych wykorzystywane są następujące typowe składy pociągów:

Typ "A" - do przewozu pcz, bcz, BAA. Skład pociągu posiada wagony: Kl-4, Kch-1, G-2, Ks-13, Sp-14. Razem 34 wagony - 96 osi obliczeniowych.

Typ "B" - do przewozu ciężkiego sprzętu DZ, pz. Skład pociągu posiada wagony: Kl-3, Kch-1, G-2, Ks-3, Sp-19. Razem 28 wagonów - 78 osi obliczeniowych.

Typ "C" - do przewozu DZ, BSap, pappanc. Skład pociągu posiada wagony: Os-1, Kl-6, Kch-1, G-4, Ks-28. Razem 40 wagonów - 111 osi obliczeniowych.

Typ "D" - do przewozu DZ, BA, BSap, pz, pa, bpz /SKOT/, bzaop. Skład pociągu posiada wagony: Os-1, Kl-6, Kch-1, G-3, Ks-32. Razem 43 wagony - 120 osi obliczeniowych.

Typ "E" - do przewozu DZ, paplot, da. Skład pociągu posiada wagony: Os-1, Kl-5, Kch-1, G-2, Ks-24, Sp-5. Razem 38 wagonów - 108 osi obliczeniowych.

Pyt. 3. Podaj definicję wojskowego transportu operacyjnego.

Odp.: Wojskowym transportem operacyjnym nazywa się przewożoną według planu przewozów wojskowych w jednym pociągu jednostkę wojskową /instytucję/, jej pododdziały lub grupy żołnierzy a także sprzęt i uzbrojenie.

2. W celu wprowadzenia słuchaczy do zajęcia wyznaczyć słuchacza do przypomnienia pozostałym słuchaczom sytuacji i położenia 8 DZ o 6.00 15.3 oraz otrzymanym zadaniem.

ZAGADNIENIE 1. Ustalenie ilości transportów operacyjnych niezbędnych do przewiezienia wydzielonego sprzętu bojowego - 70".

Wyznaczyć 1-2 słuchaczy do przedstawienia dokonanych kalkulacji i sposobu ich prowadzenia w zakresie ustalenia potrzeb taboru kolejowego i ilości transportów operacyjnych do przewiezienia wydzielonego sprzętu bojowego.

Proponowane rozwiązanie:

Do przewozu transportem kolejowym dowódca 8 DZ zamierza wydzielić z oddziałów dywizji sprzęt gaśnicowy oraz niezbędną ilość innego sprzętu do zabezpieczenia przewozu. Z 7 i 8 pz wydzielik do ubezpieczenia marszu pozostałych sił dywizji po 1 bpzmot - na podstawie zamiaru z zajęcia z taktyki ogólnej.

Zestawienie ilości wydzielonego sprzętu do przewozu transportem kolejowym przedstawia tabela.

W tej sytuacji całkowita ilość pojazdów wydzielonych do przewiezienia transportem kolejowym będzie wynosiła $461+31 = 492$.

Do określenia potrzeb taboru kolejowego przyjęto następujące zasady i normy ładunkowe do przewozu ludzi i sprzętu:

- stan osobowy przewożony będzie w wagonach K1 po 36 osób;
- sprzęt na podwoziu gaśnicowym na platformie Sp;
- BLC przewożone będzie na platformie Sp + Ks lub Sp;
- GSP przewożone będzie na platformach 2 x Sp.

Do obliczeń przyjęto jako podstawowy skład transportu typu "B". W obliczeniach przyjęto jako podstawę sprzęt ładowany na platformy typu Sp, więc do obliczenia ilości transportów przyjmujemy 19 platform SP w jednym transporcie typu "B" razy 3 osie obliczeniowe otrzymujemy 57 osi obliczeniowych. Pozostałe wagony typu Ks i G załadowane zostaną sprzętem według uznania dowódców oddziałów.

Korzystając ze wzoru na obliczenie ilości transportów operacyjnych otrzymujemy:

$$T_o = \frac{S_o}{N_t} = \frac{1398}{57} = 24,52$$

Z wzoru wynika, że do załadowania sprzętu potrzeba 24 transporty typu "B" oraz 1 transport dodatkowo do przewiezienia 10 jednostek sprzętu, ponieważ:

$$24 \text{ transporty} \times 57 = 1368 \text{ osi obliczeniowych}$$

$$1398 - 1368 = 30 \text{ osi obliczeniowych} = 10 \text{ platform Sp.}$$

Stąd wniosek, że należy utworzyć 25 transport nienormowany z 10 platform Sp lub przyjąć typowy zbliżony do potrzeb.

Z analizy potrzeb zabezpieczenia przesunięcia dywizji sposobem kombinowanym oraz uzgodnień z kwatermistrzem dywizji i szefem szta-

ZESTAWIENIE SPRZĘTU ORAZ ILOŚCI TRANSPORTÓW OPERACYJNYCH
DO PRZEWOZU TRANSPORTEM KOLEJOWYM

Oddział	Pododdział	Wydzielony sprzęt	Ilość	Typ i ilość wagonów	Ilość osi oblicz.	Ilość i typ przydzielonych transportów	UWAGI
7 pz	bpmot	BWP	30	Sp-30	90	6 transp. typu "B" dla 7 pz 1 transp. typu "B" dla: 8 brem-1 c. panc 8 bsap-13 PTS - 2 BLG 7 pz - 2 poj.	1xbpmot awangarda
		WPT	1	Sp- 1	3		
	2xbcz	T-72	62	Sp-62	186		
		WPT	1	Sp- 1	3		
	das	shb "GOŹDZIK"	12	Sp-12	36		
	da plot	ZSU-23-4	4	Sp- 4	12		
	ksap krem	Stacja "NUR-1"	BLG	1	Sp- 1		
WPT			2	Sp- 1, Ks-1	3+2		
c. panc			2	Sp- 2	6		
8 pz	bpmot	BWP	30	Sp-30	90	6 transp. typu "B" dla 8 pz 1 transp. typu "B" dla: 8 pz - 2 poj. 8 brem-1 c. panc -3 c. ewak. -3 WPT 8 bsap-3GSP, 2BLG 8rplot-1x"NUR-1"	1xbpmot awangarda
		WPT	1	Sp- 1	3		
	2xbcz	T-72	62	Sp-62	186		
		WPT	1	Sp- 1	3		
	das	shb "GOŹDZIK"	12	Sp-12	36		
	deplot	ZSU-23-4	4	Sp- 4	12		
	ksap krem	Stacja "NUR-1"	BLG	1	Sp- 1		
WPT			2	Sp- 1, Ks-1	3+2		
c. panc			2	Sp- 2	6		
45 pz	2xbpmot	BWP	60	Sp-60	180	7 transp. typu "B" dla 45 pz 1 transp. typu "B" dla: 45 pz - 14 poj. kdw Sz OPL-1xNUR-1 8 pa - 2 c. panc 8 brem - 1 c panc 8 bż - 1xADK-11	
		WPT	2	Sp- 2	6		
	2xbcz	T-72	62	Sp-62	186		
		WPT	1	Sp- 1	3		
	das	shb "GOŹDZIK"	12	Sp-12	36		
	deplot	ZSU-23-4	4	Sp- 4	12		
	ksap krem	Stacja "NUR-1"	BLG	1	Sp- 1		
WPT			2	Sp- 1, Ks-1	3+2		
c. panc			2	Sp- 2	6		
8 pa	2xdas	shb "GOŹDZIK"	36	Sp-36	108	2 transp. typu "B" 2 c. panc z 45 pz	
		c. panc.	4	Sp- 4	12		
8 prplot	bdow	Stacja "NUR-1"	1	Sp- 1	3	z 8 pz	
		k. dow Sz. OPL	1	Sp- 1	3	z 45 pz	
8 br	kr	BWP	10	Sp-10	30	w transp. typu "A"	
8 bsap	kdp kdp,kid,kt kid	GSP	3	Sp- 6	18	z 8 pz	
		PTS	13	Sp-13	39	z 7 pz	
		BLG	4	Sp-6, Ks-2	18+4	2 z 7 pz, 2 z 8 pz	
8 brem	pl. ewak.	c. panc	4	Sp- 4	12	1z7pz, 1z8pz, 1z45pz, 1WPT	
		c. ewak.	3	Sp- 3	9	z 8 pz	
		WPT	3	Sp- 3	9	z 8 pz	
RAZEM:			461	Sp-466 Ks-5	1398 10	24 transp. typu "B" 1 transp. typu "A"	461+31 /pojazdy z bzaop i bż/492

UWAGA: - 10 BWP z 8 br i 1 ciągnik pancerny z 8 brem wydzielono do załadowania w dodatkowym 25 transportcie typu "A", co wyniknie w dalszej treści zagadnienia.

bu wydzielono dodatkowo sprzęt z batalionu łączności i zaopatrzenia w ilości:

- z 8 bzaop - 28 pojazdów ze środkami materiałowymi do urządzenia punktów tankowania dla rzutu kołowego przy wejściu do rejonu wyjściowego;

- z 8 bż - 1xADK-11^{x/}, 1xR-137, 1xWD-R5 do utworzenia punktu dowodzenia w rejonie wyjściowym do działań.

Jednocześnie uzgodniono, że te siły i środki /oprócz ADK-11/ zostaną przewiezione w pierwszym transporcie, który osiągnie rejon wyjściowy 5 godz. przed przybyciem rzutu kołowego.

Wobec powyższego najbardziej zbliżonym do potrzeb będzie transport typu "A", który posiada wagony: KL-4, Kch-1, G-2, Ks-13, Sp-14.

Proponuje się do załadowania tego transportu wydzielić:

- 10 BWP z 8 br - 10 x Sp^{xx/};
- 28 pojazdów z 8 bzaop - 13xKs, 1xSp;
- 2 pojazdy z 8 bż - 2xSp;
- 1 c. panc z 8 brem - 1xSp.

ZAGADNIENIE 2. Organizacja załadowania, przewozu i wyładowania transportów operacyjnych.

Wyznaczyć 1-2 słuchaczy do przedstawienia wypracowanej osobiście koncepcji organizacji załadowania, przewozu i wyładowania transportów operacyjnych. Podczas referowania żądać potwierdzenia referowanych zagadnień odpowiednimi kalkulacjami.

Proponowane rozwiązanie

Z założenia nr 1 z taktyki ogólnej wynika, że 8 DZ po mobilizacyjnym rozwinięciu zajęła rejon ześrodkowania i o 6.00 15.3 otrzymała zadanie do przesunięcia swoich sił i środków sposobem kombinowanym do rejonu wyjściowego do działań.

Do przewozu sprzętu bojowego dywizji wydzielono:

a/ linię kolejową - PARCZEW, LUBARTÓW, LUBLIN, RADOM, TOMASZÓW MAZ., KOLUSZKI, PABIANICE, SIERADZ, KALISZ, OSTRÓW WIELKOPOLSKI, ROGACZEWO o łącznej długości - 540 km;

b/ stacje załadowania:

- zasadnicze - PARCZEW, GRÓDEK, TARŁO;
- zapasowe - STAROŚCICE, MENKOWICE;

c/ stacje wyładowania:

- zasadnicze - STEŻYŃ, TERKA, ROGACZEWO;
- zapasowe - KOŚOWO WIELKOPOLSKIE, GARZYN.

x/ ADK-11 - przydzielono do transportu 45 pz, który odjedzie ze stacji załadowania jako ostatni.

xx/ 10 BWP z 8 br - stanowi część nie załadowanego sprzętu na transporty typu "B".

A. Organizacja załadowania transportów operacyjnych

Stacje załadowania mają możliwość załadowania po 4 transporty na dobę, a stacje wyładowania po 5-6 transportów na dobę.

Rejon ześrodkowania dywizji znajduje się w odległości ponad 50 km od przydzielonego rejonu załadowania.

Powstaje zatem konieczność wyznaczenia rejonu wyjściowego do załadowania.

Biorąc pod uwagę warunki terenowe oraz układ wydzielonych dróg marszu dla rzutu kołowego, najbardziej dogodnie będzie wyznaczenie rejonu wyjściowego do załadowania w rejonie: /wył./ PUCHACZÓW, /wył./ NOWA WOLA, /wył./ KOLECHOWICE.

Przy stacjach załadowania wyznaczyć rejonu wyczekiwania do załadowania:

- przy S/Z PARCZEW w m. STĘPKÓW;
- przy S/Z GRÓDEK na drodze /wył./ TYŚMIANICE, /wył./ BABIANKA;
- przy S/Z TARŁO w m. KAZNÓW.

Marsz do rejonu wyjściowego do załadowania wykonać w kolumnach marszowych oddziałów po drodze: BUSÓWNO, CYCÓW, GŁĘBOKIE, ŁĘCZNA, LUDWIN.

Do stacji załadowania wydzielone siły i środki do poszczególnych transportów kierować po drogach:

- do S/Z PARCZEW po drodze: DRATÓW, KRASNE, DROZDÓWKA, BIAŁKA, UHNIN, STĘPKÓW;
- do S/Z GRÓDEK po drodze: KOLECHOWICE, OSTRÓW LUBELSKI, TYŚMIANICA, GRÓDEK;
- do S/Z TARŁO po drodze - NOWA WOLA, WOLA SERNICKA, KAZNÓW.

Wydzielone siły i środki do załadowania na poszczególne transporty formować w kolumny marszowe w rejonie wyjściowym do załadowania i pod dowództwem komendanta transportu kierować na S/Z z takim wyliczeniem, aby rejon wyczekiwania do załadowania zajęli minimum 1 godzinę przed terminem rozpoczęcia załadowania.

Między stacją załadowania, a rejonem wyczekiwania rozwinąć łączność przewodową.

Na stację załadowania transporty kierować na sygnał przekazany przez komendanta transportu.

W rejonie wyczekiwania do załadowania dokonywać ostatecznego formowania kolumny marszowej zgodnie z przyjętym schematem zestawienia pociągu oraz oznakować pojazdy numerami odpowiadającymi numerom platform, na które mają być ładowane.

W rejonie wyjściowym, wyczekiwania i na S/Z zorganizować służbę porządkowo-ochronną, a na drogach marszu w niewrażliwych punktach wystawić posterunki regulacji ruchu.

W celu sprawnego przebiegu załadowania transportów i terminowego ich odjazdu ze stacji załadowania ściśle współdziałać z przedstawicielem Szefostwa Przewozów Wojskowych w LUBLINIE.

Kalkulacja marszu z rejonu ześrodkowania do rejonu wyjściowego do załadowania

Z przeprowadzonych kalkulacji czasowych przez sztab 8 DZ wynika, że realnym czasem na rozpoczęcie marszu przez siły i środki wydzielone do przewozu transportem kolejowym będzie 13.00 15.3. Pozostały czas od czasu otrzymania zadania tj. od 6.00 15.3 niezbędny jest na przeprowadzenie planowania i organizowanie przesunięcia dywizji sposobem kombinowanym, jak również dokonanie rozpoznania dróg marszu, rejonów wyczekiwania i wyjściowego do załadowania oraz poszczególnych stacji załadowania.

Czas zajęcia rejonu wyjściowego do załadowania oblicza się na podstawie wzoru:

$$T_w = \frac{L}{V} + t_2$$

gdzie:

L - długość drogi marszu - 40 km;

V - prędkość marszu - 25 km/godz.;

t₂ - czas na wprowadzenie kolumn do rejonu - 1,5 godz.

$$T_w = \frac{40}{25} + 1,5 = 1,6 + 1,5 = 3,1 \approx 3 \text{ godz.}$$

Z obliczeń wynika, że siły i środki wydzielone do załadowania na transport kolejowy zajmą rejon wyjściowy do załadowania do 16.00 15.3.

Po zajęciu rejonu wyjściowego do załadowania należy przystąpić do odtwarzania zdolności bojowej po marszu oraz przygotowania sprzętu i stanów osobowych do załadowania na transport kolejowy.

W rozwiązaniu przyjęto czas 5 godzin, w którym należy wykonać:

- tankowanie pojazdów do pełnych norm napełnienia oraz stworzenie zapasu doraźnego na domarsz do S/Z i marsz ze S/W do rejonu wyjściowego do działań;

- przeprowadzić szkolenie ze stanami osobowymi na temat zasad zachowania się w czasie przewozu i zapoznania z sygnałami obowiązującymi na PKP;

- przygotować niezbędną ilość środków do mocowania pojazdów na platformach kolejowych;

- zorganizować żywienie żołnierzy;

- wydzielić siły i środki oraz sformować kolumny marszowe do załadunku na pierwsze transporty;

- zorganizować zabezpieczenie bojowe w rejonie wyjściowym do załadunku i na S/Z.

Z powyższego wynika, że pierwsze transporty osiągną gotowość do wyjścia na S/Z o 21.00 15.3.

Czas marszu do S/Z wynosi 1 godzinę, czas na czynności w rejonie wyczekiwania 1 godzina, zatem łączny czas na dojeździe do S/Z wynie - sie 2 godziny.

We współdziałaniu z przedstawicielem służby komunikacji wojskowej żądać od PKP podstawiania pociągów na punkt ładunkowy minimum 1 godzinę przed rozpoczęciem załadunku. W czasie tym komendant transportu powinien dokonać przyjęcia składu wagonów od przedstawiciela PKP pod względem: zgodności zestawienia wagonów ze schematem zestawienia składu pociągu; stanu technicznego wagonów; stanu sanitarnego wagonów dla ludzi i wagonu kuchennego.

W rejonie punktów ładunkowych zorganizować elementy zabezpieczenia bojowego - omówione zostanie w zagadnieniu 4.

Do załadunku sprzętu dywizji przydzielono 3 stacje załadunku oraz numery transportów operacyjnych od 3000 do 3024.

Proponowany przydział stacji załadunku, numerów transportów i kalkulacje czasowe załadunku poszczególnych transportów przedstawia tabela.

B. Organizacja przewozu

Dywizji przydzielono do przewozu jedną linię kolejową o długości 540 km - założenie 1 z TO.

Obliczenie czasu trwania przewozu:

$$T = \frac{t_z}{24} + \frac{L}{V} + \frac{t_w}{24} + \frac{N-1}{P} = \frac{2,3}{24} + \frac{540}{600} + \frac{2}{24} - \frac{9,1}{4} = 3,076 \approx 74 \text{ godz.}$$

Z obliczeń wynika, że przewóz będzie trwał od 23.00 15.3 do 2.00 19.3 /czas trwania przewozu liczony jest od rozpoczęcia załadunku pierwszych transportów na S/Z do czasu wyładunku ostatniego transportu na S/W/.

Do obliczeń przyjęto stację załadunku TARŁO, na której najdłu-

Stacje załadowania	Nr transp.	Oddział	Czas załadowania		Czas odjazdu
			Początek	Koniec	
TARŁO	3024	8 br - 10 BWP 8 brem - 1 c. panc 8 bł - 1 R-137 - 1 WD R-5 8 bzaop - 28 poj.	23.00 15.3	1.20 16.3	3.00 16.3
	3007	8 pz	5.00 16.3	7.20 16.3	9.00 16.3
	3008	8 pz	11.00 16.3	13.20 16.3	15.00 16.3
	3009	8 pz	17.00 16.3	19.30 16.3	21.00 16.3
	3010	8 pz	23.00 16.3	1.20 17.3	3.00 17.3
	3014	45 pz	5.00 17.3	7.20 17.3	9.00 17.3
	3015	45 pz	17.00 17.3	13.20 17.3	15.00 17.3
	3016	45 pz	17.00 17.3	19.20 17.3	21.00 17.3
	3017	45 pz	23.00 17.3	1.20 18.3	3.00 18.3
	GRÓDEK	3000	7 pz	23.00 15.3	1.20 16.3
3001		7 pz	5.00 16.3	7.20 16.3	9.00 16.3
3002		7 pz	11.00 16.3	13.20 16.3	15.00 16.3
3003		7 pz	17.00 16.3	19.20 16.3	21.00 16.3
3022		8 pa	23.00 16.3	1.20 17.3	3.00 17.3
3023		8 pa	5.00 17.3	7.20 17.3	9.00 17.3
3018		45 pz	11.00 17.3	13.20 17.3	15.00 17.3
3019		45 pz	17.00 17.3	19.20 17.3	21.00 17.3
PARCZEW		3004	7 pz	23.00 15.3	1.20 16.3
	3005	7 pz	5.00 16.3	7.20 16.3	9.00 16.3
	3006	7 pz - 2 poj. 8 brem - 1 c. panc 8 bsap - 13 PTS - 2 BLG	11.00 16.3	13.20 16.3	15.00 16.3
	3011	8 pz	17.00 16.3	19.20 16.3	21.00 16.3
	3012	8 pz	23.00 16.3	1.20 17.3	3.00 17.3
	3013	8 pz - 2 poj. 8 brem - 1 c. panc - 3 c. swak. - 3 WZT 8 bsap - 3 GSP - 2 BLG 8 prplot - 1 NUR	5.00 17.3	7.20 17.3	9.00 17.3
	3020	45 pz	11.00 17.3	13.20 17.3	15.00 17.3
	3021	45 pz - 14 poj. kdow Sz OPL - 1 NUR 8 pa - 2 c. panc 8 brem - 1 c. panc 8 bł - 1 ADK-11	17.00 17.3	19.20 17.3	21.00 17.3

zej będą trwały prace załadunkowe, ponieważ ładowanych jest na niej 9 transportów operacyjnych.

Przejazdem transportów operacyjnych kierują wyspecjalizowane służby komunikacji wojskowej, takie jak:

- Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Gł. Kwat. WP;
- Szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej OW;
- Szefostwa Przewozów Wojskowych;
- Wojskowe komendy kolejowe i wojskowe komendy kolejowo-drogowe.

Przejazd transportów operacyjnych realizowany jest przez organa Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej na podstawie sporządzonych planów przewozów wojskowych i rozkładów jazdy.

Do zasadniczych obowiązków osób funkcyjnych i stanu osobowego transportów w czasie przewozu należy:

- realizacja przedsięwzięć zabezpieczenia bojowego, technicznego i tyłowego transportu;
- utrzymywanie kontaktu z przedstawicielami organów służby komunikacji wojskowej;
- przestrzeganie zasad bezpieczeństwa obowiązujących w czasie przewozu transportem kolejowym;
- dokonywanie na postojach kontroli stanu zamocowania sprzętu na platformach.

W wypadku zaistnienia konieczności przerwania przewozu transportem kolejowym i rozładowania transportu na nieplanowanej stacji lub terenie komendant transportu powinien:

- przystąpić do realizacji wytycznych dowódcy przewidzianych na ewentualność przerwania przewozu i wykonania dalszego marszu na własnych środkach;
- nawiązać współdziałanie z najbliższym organem służby komunikacji wojskowej lub jej przedstawicielem;
- zorganizować szybkie wyładowanie transportu na stacji lub miejscu wskazanym przez organy służby komunikacji wojskowej;
- w odległości 3-5 km od miejsca wyładowania zająć rejon zbiórki po wyładowaniu;
- nawiązać współdziałanie z najbliższymi organami strefy kierowania ruchem wojsk w zakresie wykorzystania dróg marszu;
- przystąpić do planowania i organizacji marszu;
- kierować marszem, aż do osiągnięcia nakazanego rejonu.

C. Organizacja wyładowania transportów operacyjnych

8 DZ przydzielono 3 zasadnicze i 2 zapasowe stacje wyładowania o zdolności wyładowniczej 5-6 transportów na dobę.

W rozwiązaniu przyjęto czas wyładowania jednego transportu 2 godz. /zgodnie z załącznikiem nr 11 Lp. 2 z Instrukcji o przewozach wojskowych transportem kolejowym/.

Przy każdej stacji wyładowania wyznaczano rejony zbiórki po wyładowaniu i tak:

- przy S/W BIEŻYN - w rejonie - TĘŻYCA-KUNOWO;
- przy S/W JERKA - w rejonie - m. KRZYWIN;
- przy S/W ROGACZEWO - w rejonie - m. DARNOWO-WYSKOĆ.

Odległość rejonu wyładowania od rejonu wyjściowego do działań wynosi średnio 40-50 km. Zachodzi zatem konieczność wyznaczenia rejonu ześrodkowania w odległości 10-15 km od stacji wyładowania. Jednak ze względu na długi okres przebywania pierwszych transportów operacyjnych w tym rejonie /około 3 doby/ oraz konieczność szybkiego zajęcia rejonu wyjściowego i przywrócenia naruszonych struktur organizacyjnych oddziałów dowódca dywizji zrezygnował z wyznaczenia rejonu ześrodkowania i zdecydował wykonywać marsz do rejonu wyjściowego do działań z rejonów zbiórki po wyładowaniu w składzie transportów operacyjnych.

W związku z powyższym wyznaczono następujące drogi marszu z poszczególnych stacji wyładowania:

- z S/W BIEŻYN: LUBIN, KRZYWIN, KURZA GÓRA, PONIN, WIECICHOWO, GRODZISK WLKP.;
- z S/W JERKA: KRZYWIN, KURZA GÓRA, PONIN, WIECICHOWO, GRODZISK WLKP.;
- z S/W ROGACZEWO: RACOT, KOŚCIAN, PONIN, WIECICHOWO, GRODZISK WLKP.

Czas marszu z rejonu zbiórki do rejonu wyjściowego do działań z prędkością 20-25 km/godz. będzie wynosił 2 godziny.

Zatem łączny czas na marsz do rejonu wyjściowego od czasu zakończenia wyładowania będzie wynosił:

$$T_{rw} = T_{rz} + T_m$$

gdzie:

- T_{rz} - 1 godz. czas przebywania w rejonie zbiórki po wyładowaniu;
- T_m - 2 godziny czas marszu do rejonu wyjściowego;

$$T_{rw} = 1+2 = 3 \text{ godziny}$$

Czas w rejonie zbiórki należy przeznaczyć na dokonanie przeglądu stanu technicznego sprzętu, postawienie zadań do marszu i sformowanie kolumny marszowej.

W rejonie stacji wyładowania i zbiórki zorganizować z sił składu transportu służbę porządkowo-ochronną, a na drogach marszu w niewralgicznych punktach wystawić posterunki regulacji ruchu.

Kalkulacje czasowe wyładowania transportów operacyjnych na poszczególnych S/W i zajęcia rejonu wyjściowego przedstawia tabela:

Stacja wyładowania	Numer transp.	Czas wyładowania		Czas zajęcia rejonu zbiór- ki	Czas zajęcia rejonu wyjściowego
		Początek	Koniec		
ROGACZEWO	3024	24.00 16.3	2.00 17.3	3.00 17.3	5.00 17.3
	3007	6.00 17.3	8.00 17.3	9.00 17.3	11.00 17.3
	3008	12.00 17.3	14.00 17.3	15.00 17.3	17.00 17.3
	3009	18.00 17.3	20.00 17.3	21.00 17.3	23.00 17.3
	3010	24.00 17.3	2.00 18.3	3.00 18.3	5.00 18.3
	3014	6.00 18.3	8.00 18.3	9.00 18.3	11.00 18.3
	3015	12.00 18.3	14.00 18.3	15.00 18.3	17.00 18.3
	3016	18.00 18.3	20.00 18.3	21.00 18.3	23.00 18.3
	3017	24.00 18.3	2.00 19.3	3.00 19.3	5.00 19.3
JERKA	3000	24.00 16.3	2.00 17.3	3.00 18.3	5.00 18.3
	3001	6.00 17.3	8.00 17.3	9.00 17.3	11.00 17.3
	3002	12.00 17.3	14.00 17.3	15.00 17.3	17.00 17.3
	3003	18.00 17.3	20.00 17.3	21.00 17.3	23.00 17.3
	3022	24.00 17.3	2.00 17.3	3.00 17.3	5.00 17.3
	3023	6.00 18.3	8.00 18.3	9.00 18.3	11.00 18.3
	3018	12.00 18.3	14.00 18.3	15.00 18.3	17.00 18.3
	3019	18.00 18.3	20.00 18.3	21.00 18.3	23.00 18.3
	BIEŻYŃ	3004	24.00 16.3	2.00 17.3	3.00 17.3
3005		6.00 17.3	8.00 17.3	9.00 17.3	11.00 17.3
3006		12.00 17.3	14.00 17.3	15.00 17.3	17.00 17.3
3011		18.00 17.3	20.00 17.3	21.00 17.3	23.00 17.3
3012		24.00 17.3	2.00 18.3	3.00 18.3	5.00 18.3
3013		6.00 18.3	8.00 18.3	9.00 18.3	11.00 18.3
3020		12.00 18.3	14.00 18.3	15.00 18.3	17.00 18.3
3021		18.00 18.3	20.00 18.3	21.00 18.3	23.00 18.3

ZAGADNIENIE 3. Sprecyzowanie zamiaru do przewozu sprzętu bojowego dywizji transportem kolejowym oraz opracowanie wstępnego zarządzenia bojowego.

Wyznaczyć jednego słuchacza do przedstawienia swojej koncepcji zamiaru, a następnie drugiego do przedstawienia opracowanego wstępnego zarządzenia bojowego dla dowolnie wybranego oddziału.

Pyt. 1. Co określa dowódca związku taktycznego /oddziału/ w zamiarze do przewozu wojsk transportem kolejowym?

Odp.: W zamiarze do przewozu wojsk dowódca związku taktycznego /oddziału/ określa: liczbę transportów operacyjnych niezbędnych do przewozu podległych oddziałów; kolejność i terminy ich załadowania; podział pociągów i stacji załadowania między oddziały /pododdziały/, rejonny wyjściowe i wyczekiwania - przed załadowaniem oraz rejonny zbiórki i ześrodkowania - po wyładowaniu; charakter ich rozbudowy inżynierskiej oraz drogi marszu między nimi i do miejsc załadowania; sposób działania transportów operacyjnych w razie przerwania przewozu; sposób przebazowania pododdziałów śmigłowców.

Pyt. 2. Co podaje dowódca związku taktycznego /oddziału/ we wstępnym zarządzeniu bojowym?

Odp.: Dowódca związku taktycznego /oddziału/ we wstępnym zarządzeniu bojowym podaje: wiadomości o nieprzyjacielu; zadania związku taktycznego; zadania oddziału /pododdziału/, a w nich: liczbę transportów operacyjnych niezbędnych do przewozu podległych oddziałów, kolejność i terminy ich załadowania, podział pociągów, stacji załadowania między oddziały /pododdziały/, rejonny wyjściowe i wyczekiwania - przed załadowaniem oraz rejonny zbiórki i ześrodkowania po wyładowaniu, drogi marszu między rejonami i do miejsc załadowania; zadania sąsiadów; czas gotowości do przewozu.

Proponowane rozwiązanie

ZAMIERZAM: do przewiezienia transportem kolejowym wydzielić 492 jednostki sprzętu wraz z załogami, które przewieźć 24 transportami operacyjnymi typu "B" i jednym transportem operacyjnym typu "A". W pierwszej kolejności od 23,00 15.3 przystąpić do załadowania transportu typu "A" nr 3024 na S/Z TARŁO oraz transportów operacyjnych

7 pz nr 3000 i 3004 na S/Z GRÓDEK i PARCZEW. W następnej kolejności dokonywać równoczesnego załadowania transportów operacyjnych na zasadniczych stacjach załadowania zgodnie z planem załadowania przydzielając:

- transport nr 3024 dla - 8 br - 10 BWP, 8 brem - 1 c. panc, 8 bż 1 xR-137, 1xWD-R5, 8 bzaop - 28 samoch. S/Z TARŁO - termin załadowania 23.00 15.3 - 1.20 16.3;
- transport nr 3000 dla 7 pz. S/Z GRÓDEK - termin załadowania 23.00 15.3 - 1.20 16.3;
- transport nr 3004 dla 7 pz. S/Z PARCZEW - termin załadowania 23.00 15.3 - 1.20 16.3;
- transport nr 3007 dla 8 pz. S/Z TARŁO - termin załadowania 5.00 16.3 - 7.20 16.3;
- transport nr 3001 dla 7 pz. S/Z GRÓDEK - termin załadowania 5.00 16.3 - 7.20 16.3;
- transport nr 3005 dla 7 pz. S/Z PARCZEW - termin załadowania 5.00 16.3 - 7.20 16.3;
- transport nr 3008 dla 8 pz. S/Z TARŁO - termin załadowania 11.00 16.3 - 13.20 16.3;
- transport nr 3002 dla 7 pz. S/Z GRÓDEK - termin załadowania 11.00 16.3 - 13.20 16.3;
- transport nr 3006 dla 7 pz - 2 poj., 8 brem - 1 c. panc, 8 bsap - 13 PTS, 2 BLG. S/Z PARCZEW - termin załadowania 11.00 16.3 - 13.20 16.3;
- transport nr 3009 dla 8 pz. S/Z TARŁO - termin załadowania 17.00 16.3 - 19.20 16.3;
- transport nr 3003 dla 7 pz. S/Z GRÓDEK - termin załadowania 17.00 16.3 - 19.20 16.3;
- transport nr 3011 dla 8 pz. S/Z PARCZEW - termin załadowania 17.00 16.3 - 19.20 16.3;
- transport nr 3010 dla 8 pz. S/Z TARŁO - termin załadowania 23.00 16.3 - 1.20 17.3;
- transport nr 3022 dla 8 pz. S/Z GRÓDEK - termin załadowania 23.00 16.3 - 1.20 17.3;
- transport nr 3012 dla 8 pz. S/Z PARCZEW - termin załadowania 23.00 16.3 - 1.20 17.3;
- transport nr 3014 dla 45 pz. S/Z TARŁO - termin załadowania 5.00 17.3 - 7.20 17.3;

- transport nr 3023 dla 8 pa. S/Z GRÓDEK - termin załadowania 5.00 17.3 - 7.20 17.3;

- transport nr 3013 dla 8 pz - 2 poj., 8 brem - 1 c. panc, 3 c. ewak., 3 WZT, 8 bsap - 3 GSP, 2 BLO. 8 prplot - 1xNUR-1, S/Z PARCZEW - termin załadowania 5.00 17.3 - 7.20 17.3;

- transport nr 3015 dla 45 pz. S/Z TARŁO - termin załadowania 11.00 17.3 - 13.20 17.3;

- transport nr 3018 dla 45 pz. S/Z GRÓDEK - termin załadowania 11.00 17.3 - 13.20 17.3;

- transport nr 3020 dla 45 pz. S/Z PARCZEW - termin załadowania 11.00 17.3 - 13.20 17.3;

- transport nr 3016 dla 45 pz. S/Z TARŁO - termin załadowania 17.00 17.3 - 19.20 17.3

- transport nr 3019 dla 45 pz. S/Z GRÓDEK - termin załadowania 17.00 17.3 - 19.20 17.3;

- transport nr 3021 dla 45 pz - 2 poj., kdow Sz CPL - 1 NUR-1, 8 pa - 2 c. panc, 8 brem - 1 c panc, 8 bk - 1xADK-11. S/Z PARCZEW - termin załadowania 17.00 17.3 - 19.20 17.3;

- transport nr 3017 dla 45 pz. S/Z TARŁO - termin załadowania 23.00 17.3 - 1.20 18.3.

Dla zapewnienia płynności i ustalonego porządku załadowania transportów wyznaczyć:

- rejon wyjściowy do załadowania - /wył./ PUCHACZÓW, /wył./ NOWA WOLA, /wył./ KOLECHOWICE;

- rejony wyczekiwania:

- przy S/Z PARCZEW w m. STĘPKÓW;

- przy S/Z GRÓDEK na drodze: /wył./ TYŚMIANICA, /wył./ BABIANKA;

- przy S/Z TARŁO w m. KAZNÓW.

Po wyładowaniu na S/W transporty operacyjne kierować do rejonów zbiórek:

- ze S/W BIEŻYŃ - w rejonie TĘŻYCA, KUNOWO;

- ze S/W JERKA - w rejonie m. KRZYWIN;

- ze S/W ROGACZEWO - w rejonie DARNOWO, WYSKOŃ.

W rejonie wyjściowym, wyczekiwania i zbiórki zapewnić ukrycia dla ludzi i sprzętu poprzez budowę szczelin przeciwlotniczych i wykorzystanie właściwości terenu.

Z rejonu wyjściowego do załadowania do stacji załadowania maszerować:

- do S/Z PARCZEW po drodze: DRATÓW, KRASNE, DROZDÓWKA, BIAŁKA, UNIN, STEPKÓW;

- do S/Z GRÓDEK po drodze: KOLECHOWICE, OSTRÓW LUBELSKI, TYSMIANNICA;

- do S/Z TARŁO po drodze: NOWA WOLA, WOLA SERNICKA, KAZNÓW.

Z rejonów zbiorów po wyładowaniu wykonać marsz do rejonu wyjściowego do działań w składzie transportów operacyjnych bez zajmowania rejonu ześrodkowania po drogach:

- ze S/W BIEŻYŃ - LUBLIN, KRZYWIN, KURZA GÓRA, PONIN, WIECICHOWO, GRODZISK WLKP.;

- ze S/W JERKA - KRZYWIN, KURZA GÓRA, PONIN, WIECICHOWO, GRODZISK WLKP.;

- ze S/W ROGACZEWO - RACÓT, KOŚCIAN, PONIN, WIECICHOWO, GRODZISK WLKP.

W wypadku przerwania przewozu przystąpić do rozładowania transportów na stacji wskazanej przez organa służby komunikacji wojskowej, nawiązać współdziałanie z najbliższą komendą strefy kierowania ruchem wojsk i w uzgodnieniu z nią wykonać marsz w składzie transportów po wyznaczonych drogach marszu do nakazanego rejonu wyjściowego do działań.

Część obsługi naziemnej eskadry śmigłowców przebazować do rejonu wyjściowego do działań po drodze nr 1 w kolumnie sił głównych dywizji z zadaniem natychmiastowego przystąpienia do urządzenia lądowiska w nowym rejonie. Eskadrę śmigłowców wykonać przelot do rejonu wyjściowego do działań po przygotowaniu lądowiska, a następnie przebazować pozostałość obsługi naziemnej.

Przewóz sprzętu 8 DZ zakończyć o 2.00 19.3.

Rejon wyjściowy zająć do 5.00 19.3.

DOWÓDCA 7 pz

WSTĘPNE ZARZĄDZENIE BOJOWE DOWÓDCY 8 DZ NR 01

SD dnia

1. Wiadomości o nieprzyjacielu - przyjąć jak w zajęciu z rozpoznania wojskowego i taktyki ogólnej.

2. 8 DZ otrzymała zadanie do przesunięcia swoich sił i środków sposobem kombinowanym do rejonu wyjściowego do działań po dwóch drogach marszu i jednej linii kolejowej w gotowości do prowadzenia działań obronnych.

3. 7 pz do przewozu transportem kolejowym wydzielić wraz z załogami:

- 30 BWP;
- 62 czołgi T-72;
- 12 shb "GOŹDZIK";
- 4 ZSU-23-4;
- stację rlok. NUR-1;
- 1 BLG;
- 4 WPT;
- 2 c. panc.

Na czas przewozu przyjąć i przewieźć w transporcie nr 3006 z 8 brem - 1 c. panc, z 8 bsap - 13 PTS i 2 BLG. Wagony typu G i Ks załadować dodatkowym sprzętem według własnego uznania.

Do przewiezienia ciężkiego sprzętu bojowego przydzielam 7 transportów operacyjnych o numerach: 3000-3006, które załadować:

- na stacji załadowania GRÓDEK - transporty:
 - 3000 w terminie 23.00 15.3- 1.20 16.3;
 - 3001 w terminie 5.00 16.3- 7.20 16.3;
 - 3002 w terminie 11.00 16.3-13.20 16.3;
 - 3003 w terminie 17.00 16.3-19.20 16.3;
- na stacji załadowania PARCZEW - transporty:
 - 3004 w terminie 23.00 15.3- 1.20 16.3;
 - 3005 w terminie 5.00 16.3- 7.20 16.3;
 - 3006 w terminie 11.00 16.3-13.20 16.3.

Przed załadowaniem zająć rejon wyjściowy do załadowania: /wył./ PUCHAŃCZÓW, /wył./ NOWA WOLA, /wył./ KOLECHOWICE, do którego wykonać marsz po drodze: BUSÓWNO, CYCÓW, GŁĘBOKIE, ŁĘCZNA, LUDWIN. Czołem sił głównych przekroczyć punkt wyjściowy w m. BUSÓWNO o 13.00 15.3. Rejon wyjściowy do załadowania zająć do 16.00 15.3, w którym przystąpić do wydzielenia sił i środków do poszczególnych transportów.

Przy stacjach załadowania wyznaczyć rejon y oczekiwania do załadowania:

- przy S/Z GRÓDEK na drodze TYŚMIANICA-BABIANKA;
- przy S/Z PARCZEW w m. STĘPKÓW.

Do stacji załadowania GRÓDEK maszerować po drodze: KOLECHOWICE, OSTRÓW LUBELSKI, TYŚMIANICA, a do stacji PARCZEW po drodze: DRATÓW, KRASNE, DROZDÓWKA, BIAŁKA, UHNIN, STĘPKÓW.

Transporty do załadowania kierować z rejonu wyjściowego do zała-

dowania z takim wyliczeniem, aby rejon wyczekiwania do załadowania zająć 1 godzinę przed terminem rozpoczęcia załadowania.

Wyładowania transportów operacyjnych dokonać na stacjach wyładowania JERKA i BIEŻYŃ. Po wyładowaniu transporty kierować do rejonów zbiórki: przy S/W JERKA w m. KRZYWIN; przy S/W BIEŻYŃ na drodze TĘŻYCA-KUNOWO. Po odtworzeniu zdolności w rejonie zbiórki wykonać marsz do rejonu wyjściowego do działek po drodze: LUBIN, KRZYWIN, KURZA GÓRA, PONIN, WIECICHOWO, GRODZISK WLKP.

4. 8 pr prowadzi załadunek sprzętu na transporty kolejowe na S/Z TARŁO w terminie 5.00 15.3-3.00 17.3 i na S/Z PARCZEW od 17.00 16.3-9.00 17.3 oraz 8 pa na S/Z GRÓDEK od 23.00 16.3-9.00 17.3.

5. Gotowość do załadowania osiągnąć w rejonie wyjściowym do załadowania do 20.00 15.3.

6. Zadanie postawione będzie w rejonie wyjściowym do załadowania o 18.00 15.3.

SZEF SZTABU 8 DZ

DOWÓDCA 8 DZ

.....

.....

ZAGADNIENIE 4. Organizacja zabezpieczenia bojowego transportów operacyjnych.

Wyznaczyć 1 słuchacza do przedstawienia swojej koncepcji zabezpieczenia bojowego transportów operacyjnych w czasie załadowania, przejazdu i wyładowania.

Proponowane rozwiązanie:

1. Rozpoznanie.

Główny wysiłek rozpoznania skupić na: rozpoznanie i ocenę możliwości oddziaływania nieprzyjaciela na transporty operacyjne; rozpoznanie rejonów /wyjściowego, wyczekiwania, zbiórki/; stacji załadowania, wyładowania oraz dróg marszu.

a/ Rozpoznanie nieprzyjaciela powietrznego prowadzić:

- w czasie marszu do rejonów i stacji załadowania, wyznaczać obserwatorów-sygnalistów na pojazdach w każdej kolumnie marszowej;
- w rejonie wyjściowym, wyczekiwania, zbiórki i na S/Z /S/W/ wystawić posterunki obserwacyjne;
- w czasie przewozu rozpoznanie prowadzić wyznaczając 2 posterunki obserwacyjne z przodu i z tyłu transportu operacyjnego.

b/ Rozpoznanie nieprzyjaciela naziemnego prowadzić przez zbieranie informacji od ludności oraz organów komunikacji wojskowej. W rejonach wyjściowym, wyczekiwania, zbiórki oraz na S/Z /S/W/ organizować ruchome patrole rozpoznawcze.

c/ Sytuację skażeń i zakazań rozpoznawać siłami posterunków rozpoznania skażeń wystawianych z sił pododdziałów obrony przeciwochemicznej. W czasie przewozu posterunki rozpoznania skażeń rozmieszczać z przodu składu transportu.

d/ Rozpoznanie rejonów i dróg dojazdowych prowadzić w ramach rekonesansu wyspecjalizowanymi siłami pododdziałów rozpoznawczych i inżynierskich.

e/ Rozpoznanie trasy przewozu dokonać na podstawie informacji uzyskanych od organów komunikacji wojskowej /SPW - LUBLIN/.

W czasie przewozu na lokomotywie wyznaczyć obserwatora do obserwacji stanu torów oraz przyległego terenu.

2. Obrona wojsk przed bronią masowego rażenia.

Główny wysiłek obrony wojsk przed bronią masowego rażenia skupić na: rozśrodkowanie wojsk i wykonanie ukryć dla stanu osobowego w rejonach i na S/Z /S/W/; wczesnym uprzedzaniu wojsk o zagrożeniu użycia przez nieprzyjaciela BMR, w szybkim ustalaniu skutków użycia BMR i ich likwidacji.

Główne zadania obrony przed bronią masowego rażenia realizować:

a/ W rejonach wyjściowym, wyczekiwania, zbiórki i na S/Z /S/W/ rozśrodkować i ukryć sprzęt wykorzystując warunki terenowe. Dla stanów osobowych wykonać szczeliny przeciwlotnicze w ilości - jedna na pluton. W rejonie punktów ładunkowych /wyładunkowych/ dążyć do płynnego i szybkiego załadowania /wyładowania/ sprzętu na transport unikając zbędnych postojów i gromadzenia sprzętu na rampach i placach ładunkowych.

b/ Uprzedzanie wojsk o zagrożeniu prowadzić poprzez system posterunków obserwacyjnych i rozpoznania skażeń, które zorganizować na szczeblu każdego pododdziału /transportu/ oraz informacji uzyskiwanych z nasłuchu radiowego w sieci powszechnego ostrzegania i sieci KOPK. W czasie przejazdu dodatkowo uzyskiwać informacje od organów komunikacji wojskowej i pracowników kolei.

c/ Do ustalania skutków użycia BMR w każdym transporcie wydzielić drużynę rozpoznania skażeń. W rejonach i na S/Z /S/W/ wydzielić grupy ratunkowo-ewakuacyjne. W czasie przewozu w każdym transporcie

utworzyć grupy awaryjne i pododdziały alarmowe do likwidacji skutków użycia BMR.

3. Powszechna obrona przeciwlotnicza.

Główny wysiłek powszechnej obrony przeciwlotniczej skupić na osłonie wojsk w rejonach i transportów w czasie przejazdu.

Zadania powszechnej obrony przeciwlotniczej realizować:

a/ W rejonie wyjściowym, wyczekiwania, zbiórki i na S/Z /S/W/ do osłony wojsk wykorzystać etatowe środki oddziałów i pododdziałów przeciwlotniczych. Rozpoznanie prowadzić przez wydzielone posterunki obserwacyjne oraz na podstawie informacji radiowych z KOPK.

Dążyć do rozśrodkowania stanów osobowych w rejonach załadowania i płynnego załadowania sprzętu na transporty, jak również ograniczyć ruch pojazdów w rejonach i na S/Z /S/W/.

b/ W czasie przejazdu rozpoznanie realizować przez wystawienie posterunków obserwacyjnych w każdym transporcie na początku i na końcu składu pociągu. Osłonę transportów prowadzić wszystkimi środkami przeciwlotniczymi znajdującymi się w transporcie. Transportom nie posiadającym etatowych środków przydzielić po 2 na każdy transport z pododdziałów przeciwlotniczych. Środki plot. rozmieszczać na platformach typu "Ks" w przedniej i końcowej części składu pociągu.

4. Maskowanie.

Główny wysiłek maskowania skupić na ukryciu sprzętu w rejonach postoju i zachowania tajemnicy przewozu. Maskowanie wojsk i transportów operacyjnych realizować przez: przestrzeganie tajemnicy w okresie prac przygotowawczych i w czasie przewozu; rozśrodkowanie, ukrycie i maskowanie wojsk w rejonach; ograniczenie ilości wykonawców dokumentów bojowych i przewozowych; przestrzeganie zasad tajnego dowodzenia, zakaz używania radiowych środków łączności na nadawanie, ograniczenie do niezbędnego minimum kontaktów z osobami postronnymi /pracownicy kolei, osoby cywilne/; zabronienie przewożenia w transporcie osób postronnych.

5. Zabezpieczenie inżynieryjne.

Główny wysiłek zabezpieczenia inżynieryjnego skupić na rozpoznaniu i utrzymaniu dróg marszu oraz wykonaniu ukryć dla ludzi.

Zadania zabezpieczenia inżynieryjnego realizować poprzez:

- wydzielenie specjalistów z pododdziałów inżynieryjnych do grup rekonesansowych dróg marszu i rejonów;

- wydzielenie specjalistycznego sprzętu do wykonania ukryć dla stanów osobowych;

- zorganizowanie w każdym transporcie grupy torującej dla zapow-

nienia płynnego marszu do załadowania i wyładowania.

6. Obrona przeciwchemiczna.

Główny wysiłek obrony przeciwchemicznej skupić na wykrywanie wybuchów jądrowych oraz zapewnienie stanom osobowym transportów niezbędnej ilości sprzętu i środków do ochrony indywidualnej i zabiegów specjalnych.

Obronę przeciwchemiczną realizować: w rejonie wyjściowym, wyczekiwania, zbiórki oraz na S/Z /S/W/, wystawić posterunki i patrole rozpoznania skażeń, stany osobowe poszczególnych transportów zapoznać z obowiązującymi sygnałami ostrzegania i powiadamiania; w rejonie wyjściowym dokonać sprawdzenia sprawności indywidualnych środków ochrony przed skażeniami; prowadzić stałą kontrolę stopnia napromienienia stanów osobowych w każdym transporcie; w wypadku stwierdzenia skażenia przystąpić do wykonywania zabiegów specjalnych i sanitarnych urządzając PZS; informacje o sytuacji chemicznej w czasie przejazdu pozyskiwać z posterunków obserwacyjnych, rozpoznania skażeń; nasłuchu radiowego; w każdym transporcie operacyjnym wyznaczyć posterunek rozpoznania skażeń rozmieszczony w przodzie transportu.

7. Ubezpieczenie.

Główny wysiłek ubezpieczenia skupić na ochronie rejonów postoju wojsk oraz transportów operacyjnych. W rejonach na S/Z /S/W/ ubezpieczenie realizować przez wystawienie systemu posterunków stałych i patroli ruchomych.

Do prowadzenia obrony i ochrony transportów wyznaczyć: dyżurne ogniowe środki przeciwlotnicze, działa dyżurne, wartę i pododdział alarmowy.

8. Zabezpieczenie topograficzne.

W ramach zabezpieczenia topograficznego wyposażać komendantów transportów w mapy obejmujące trasę przewozu i drogi marszu do rejonu wyjściowego do działań.

9. Zabezpieczenie hydrometeorologiczne.

W zakresie zabezpieczenia hydrometeorologicznego zbierać na bieżąco informacje dotyczące sytuacji hydrometeorologicznej i stanu pogody na trasie przewozu i w rejonie przyszłych działań. Informacje uzyskiwać z komunikatów radiowych i organów komunikacji wojskowej.

Omówienie zajęcia

Omówić przygotowanie i zaangażowanie słuchaczy w czasie zajęć. Uściślić przedstawione przez słuchaczy rozwiązania i ukierunkować do dalszego studiowania.

OPRACOWANIE METODYCZNE

zajęcia nr 10

- I. TEMAT: PLANOWANIE I ORGANIZACJA ZABEZPIECZENIA TYŁOWEGO
DYWIZJI W MARSZU
- II. CEL: Nauczyć słuchaczy określania potrzeb MPS dla dywizji
wykonującej marsz na dużą odległość oraz wypracowania
najbardziej korzystnego wariantu odtwarzania zużytych
zapasów MPS.
Doskonalić słuchaczy w planowaniu rozmieszczenia od-
działów tyłowych w ugrupowaniu marszowym dywizji pod-
czas marszu na dużą odległość.
- III. CZAS: 2 godziny lekcyjne - 90 min.
- IV. FORMA: Zajęcie grupowe.
- V. ZAGADNIENIA SZKOLENIOWE I PODZIAŁ CZASU:
1. Wprowadzenie do zajęcia - 10 min.
 2. Planowanie rozmieszczenia oddziałów tyłowych
w ugrupowaniu marszowym dywizji - 35 min.
 3. Organizacja odtwarzania zużytych zapasów MPS pod-
czas marszu dywizji - 40 min.
 4. Podsumowanie zajęć - 5 min.
- VI. WSKAZÓWKI ORGANIZACYJNO-METODYCZNE:
1. 3-4 dni przed zajęciami wykładowcy udzielają instruktora
nerekazując:
 - a/ przestudiować literaturę:
 - Regulamin walki wojsk lądowych SZ RP, nr bibl. 21010;
 - Instrukcję o organizacji i pracy tyłów taktycznych,
nr bibl. PF-22669;
 - Zabezpieczenie tyłowe dywizji - podręcznik,
nr bibl. PF-22494;
 - Organizacja zabezpieczenia materiałowego i medycznego
związków taktycznych i tyłowych w czasie przegrupowa-
nia przez obszar kraju, nr bibl. 02469;
 - b/ zapoznać się z:
 - sytuacja ogólną i tyłową oraz wrysować na mapę nie-
zbędne informacje;

- zamiarem dowódcy i wytycznymi do przygotowania danych tyłowych do decyzji;

- aktualnym stanem i możliwościami oddziałów tyłowych;

c/ przygotować się do przedstawienia propozycji organizacji przegrupowania oddziałów tyłowych dywizji oraz organizacji zabezpieczenia tyłowego oddziałów dywizji podczas przegrupowania i po zajęciu rejonu ześrodkowania.

2. Podczas zajęć słuchacze pod kierunkiem wykładowców ustalają optymalny wariant przydziału transportu ze środkami materiałowymi do oddziałów dywizji, mając na uwadze rozśrodkowanie batalionu zaopatrzenia i organizację odtwarzania zużytych zapasów. Planując rozmieszczenie oddziałów służby zdrowia, należy brać pod uwagę możliwość ich użycia w przypadku powstania w dywizji masowych strat sanitarnych. Planując zabezpieczenie tyłowe dywizji, należy ustalić organizację zabezpieczenia tyłowego wojsk przegrupowujących się transportami kolejowymi oraz zaplanować wykorzystanie przydzielonych tyłom dywizji platform kolejowych.

VII. PRZEBIEG ZAJĘCIA:

1. Wprowadzenie do zajęcia - 10 min.

- podanie tematu i celu zajęcia;

- sprawdzenie teoretycznych wiadomości według wytycznych podanych podczas instruktażu katedralnego;

- sprawdzenie znajomości aktualnej sytuacji taktycznej i tyłowej.

2. Planowanie rozmieszczenia oddziałów tyłowych w ugrupowaniu marszowym dywizji - 35 min.

Czas operacyjny 8.10 15.3.

Słuchacze występując w roli zastępcy dowódcy-kwatermistrza 8 DZ rozpatrują pod kierownictwem wykładowcy następujące problemy:

A/ Organizację marszu dywizji /na podstawie zajęcia 2 z TC/:

- długość drogi marszu z podziałem na etapy;

- ilość i rodzaj kolumn marszowych na wyznaczonych drogach marszu;

- ilość, rejon i czas postojów i odpoczynków, gdzie można uzupełnić MPS przy sprzęcie i odtworzyć zapasy ruchome w tyłach;

- ogólną koncepcję odtwarzania zapasów środków materiałowych podczas marszu i po zajęciu rejonu ześrodkowania.

- B/ Organizację marszu tyłów dywizji zgodnie z zamiarem dowódcy:
- zagrożenie tyłów od uderzeń nieprzyjaciela;
 - ugrupowanie i rozmieszczenie oddziałów tyłowych dywizji na wyznaczonych drogach marszu;
 - najbardziej ekonomiczny sposób rozmieszczenia transportu z MPS i innymi środkami materiałowymi w ugrupowaniu marszowym dywizji;
 - miejsce i czas włączenia transportu dywizyjnego do kolumn marszowych oddziałów;
 - ogólna koncepcja zabezpieczenia medycznego dywizji podczas przegrupowania;
 - przydział sił i środków służby zdrowia do poszczególnych kolumn marszowych;
 - organizacja obrony i ochrony tyłów dywizji.

Proponowane rozwiązanie:

A. Organizacja marszu dywizji

8 DZ wykonuje marsz na odległość 630 km, po dwóch drogach i jednej linii kolejowej. Na wykonanie marszu dywizja otrzymała 2 doby i 1 godzinę /16.00 15.3-17.00 17.3/, w tym 8 godzin na dzienny odpoczynek.

Postawione zadanie wykonuje w dwóch etapach. W pierwszym etapie wykonuje marsz na odległość 300 km i osiąga rejon dziennego odpoczynku o 8.00 16.3. W drugim etapie dywizja ma do pokonania odcinek 330 km i do 17.00 17.3 rzutem kołowym zajmuje nakazany rejon wyjściowy.

Dowódca dywizji zamierza przegrupować:

po drodze nr 3 - 7 pz, SD, 8 drt, 3 bsap, 45 pz, TSD i część tyłów dywizji;

a po drodze nr 4 - 8 pa, WSD, 8 pz, 104 dappanc, część tyłów.

Z ugrupowania dywizji na wyznaczonych drogach wynika, że główny wysiłek pracy tyłów należy skupić na zabezpieczeniu tyłowym oddziałów przegrupowujących się po drodze nr 3 /większość oddziałów, w tym dwa pz/. Po drodze nr 4 należy przegrupować część tyłów, która w ugrupowaniu bojowym dywizji stanowić będzie pierwszy rzut tyłów.

W obu etapach zaplanowano po dwa postoje jednogodzinne i jednym postojem dwugodzinnym. Z wstępnej prognozy zużycia MPS wynika, że podczas drugiego, jednogodzinnego postoju, zarówno w pierwszym, jak i w drugim etapie, będzie konieczne uzupełnienie oleju napędowego w pojazdach gąsienicowych. Będzie to możliwe przy wykorzystaniu zapasu

doraźnego paliwa. Podczas postojów dwugodzinnych należy zaplanować tankowanie pojazdów przy wykorzystaniu cystern-dystrybutorów. W tym celu należy odpowiednio rozmieścić transport z paliwem.

Podczas odpoczynku dziennego należy zaplanować odtwarzanie zapasów MPS przy sprzęcie i w tyłach do pełnych norm, z zapasem doraźnym włącznie.

Przydzielone dla tyłów dywizji platformy kolejowe należy wykorzystać do przewozu sprzętu pododdziałów produkcyjno-usługowych /piekarni, pralni/ oraz pojazdów ze środkami materiałowymi, przewidzianych dla wojsk przegrupowujących się transportami kolejowymi.

B. Organizacja marszu tyłów dywizji

1. Zagrożenie tyłów od uderzeń nieprzyjaciela.

Podczas marszu wojska dywizji będą w zasięgu oddziaływania rakiet i lotnictwa nieprzyjaciela. Istnieje również zagrożenie ze strony GSP /USA/ i DDR z 75 B "R". Szczególnego nasilenia działania tych grup należy oczekiwać w rejonie lasów na zach. od LUBLINA oraz póln.-zach. POZNAŃ. W czasie podchodzenia dywizji do wyznaczonego rejonu, na maszerujące kolumny nieprzyjaciel może oddziaływać bronią precyzyjnego rażenia.

W związku z istniejącym zagrożeniem, należy oddziały tyłowe dywizji tak rozmieścić w ugrupowaniu marszowym, aby uzyskać maksymalne rozśrodkowanie, zachowując jednocześnie ich zdolność do wykonania zadań zabezpieczenia tyłowego na korzyść przegrupowujących się wojsk.

2. Rozmieszczenie oddziałów tyłowych w ugrupowaniu marszowym dywizji:

a/ na drodze nr 3 za 45 pz - TSD, 8 bmed, 8 bzaop /bez 1 i 3 kzaop/;

b/ na drodze nr 4 za 104 dappanc - 73 mbw, 1 kzaop, 8 brem.

3. Przydział transportu z MPS do kolumn oddziałów.

Do kalkulacji przyjęto następujący stan załadowania 3 kzaop:

- olej napędowy: 17 cystern 4,5 m³, 16 cystern 7,5 m³; 8 przyczep 12,0 m³; 4 samochody cięż. z beczkami; 4 samochody cięż. z kanistrami, 4 przyczepy transp. z beczkami;

- benzyna samochodowa: 11 cystern 4,5 m³; 3 samochody cięż. i 4 przyczepy z beczkami; 3 samochody z kanistrami;

- oleje i smary: 6 samochodów i 5 przyczep transportowych.

UWAGA: Dane powyższe należy podać słuchaczom w czasie instruktażu.

WARIANT PRZYDZIAŁU TRANSPORTU Z MPS

Droga	Kolumna marszowa	Benzyna samoch.			Olej napędowy			Oleje i smary		
		cytarna 4,5 M	olej. i ter. samoch.	pryzepa transp.	cytarna 4,5 M	olej. i ter. samoch.	pryzepa transp.	olej. i ter. samoch.	olej. i ter. samoch.	pryzepa transp.
nr 3	7 pz	2			5	2/b/x	2/b/	1		1
	SD	1								
	u drt	1								
	3 bsap		1/k/x	1/b/						
	45 pz	2			5	2/b/	2/b/	1		1
nr 4	TSD, 8 bmed 8 bzaop	1	2/b/	2/b/				1		1
	3 pu		1/k/		2			1		
	WSD	1								
	8 pz	2			5	4/k/		1		1
	104 dappanc	1								
73 mbw, 8 brem		1/k/ 1/b/	1/b/				1		1	

x /b/ - beczki
/k/ - kanistry

W celu stworzenia dogodnych warunków czasowo-przestrzennych odtwarzania zużytych zapasów MPS w rejonie dziennego odpoczynku, celowe jest przegrupowanie cystern 7,5 m³ i przyczep 12 m³ załadowanych ładunkami. Umożliwi to zorganizowanie z wyprzedzeniem w stosunku do maszerujących oddziałów rejonów tankowania na bazie PPT-10 oraz wcześniejsze pobranie paliwa w wyznaczonych składach.

4. Koncepcja zabezpieczenia medycznego przegrupowujących się wojsk oraz przydział sił i środków służby zdrowia do kolumn marszowych.

Słuchacze w drodze ukierunkowanej dyskusji rozpatrują następujące problemy:

- organizację przedsięwzięć leczniczo-ewakuacyjnych podczas marszu, przy wykorzystaniu etatowych sił i środków z udziałem sił obrony cywilnej;
- sposób działania sił i środków służby zdrowia dywizji w przypadku powstania masowych strat sanitarnych;
- wzmocnienie pod względem medycznym elementów ugrupowania marszowego dywizji;
- organizację zabezpieczenia medycznego wojsk przegrupowujących się transportami kolejowymi.

3. Organizacja odtwarzania zużytych zapasów MPS podczas marszu dywizji - 40 min.

Wyznaczeni słuchacze określają spodziewane zużycie MPS w obu etapach marszu, według rodzajów sprzętu. Na podstawie obliczonego zużycia określają konieczną częstotliwość tankowania pojazdów w poszczególnych etapach marszu. Określają sumaryczne potrzeby MPS dywizji po jej wejściu do rejonu dziennego odpoczynku i rejonu ześrodkowania. Obliczenia należy wykonać metodą statystyczną oraz przy wykorzystaniu mikrokomputera. Na podstawie określonego w poszczególnych etapach marszu zużycia MPS, słuchacze przedstawiają propozycje organizacji odtwarzania zapasów w rejonie dziennego odpoczynku i w rejonie ześrodkowania, wraz z niezbędnymi kalkulacjami czasowo-przestrzennymi.

A. Obliczenie zużycia MPS.

Dla uproszczenia obliczeń przyjąć średnią odległość do linii wyjściowej 30 km, a więc w pierwszym etapie marszu oddziały dywizji pokonają odległość 330 km. W drugim etapie długość drugiego marszu również wynosi 330 km. Zatem można przyjąć, że w obu etapach zużycie MPS będzie podobne.

Proponowane rozwiązanie:

Przyjmując średnie zużycie na 100 km 0,3 jn benzyny samochodowej i oleju napędowego do pojazdów kołowych oraz 0,5 jn oleju napędowego do pojazdów gąsienicowych i czołgów, zużycie paliwa w jednym etapie marszu będzie wynosiło:

- a/ BS i ON /pk/ - 330 km x 0,3 jn = 0,99 jn;
- b/ ON /pg/ i ON /cz/ - 330 km x 0,5 jn = 1,65 jn.

OKREŚLENIE POTRZEB MPS DWIZJI W JEDNYM ETAPIE MARSZU

Wyszczególnienie	Benzyna samoch.		Olej napędowy					
			pk		pg		czołgi	
	jk	ton	jk	ton	jk	ton	jk	ton
Stan zapasów MPS przed rozpoczęciem marszu	2,3	359	2,3	421	2,6	401	2,8	593
Przewidywane zużycie MPS	0,99	145	0,99	170	1,65	282	1,65	332
Stan zapasów po wejściu do rejonu	1,31	214	1,31	251	0,95	199	1,15	261
Potrzeby do odtworzenia zapasów ruchomych ^x	0,99	145	0,99	170	1,65	282	1,65	332
Ogółem potrzeby w tonach	145		784					

x - Zakłada się odtworzenie również zapasów doraźnych.

B. Odtwarzanie zapasów MPS.

W drodze ukierunkowanej dyskusji należy rozpatrzyć następujące problemy:

- 1/ organizację uzupełniania paliwa w pojazdach w czasie postojów;
- 2/ organizację tankowania pojazdów w czasie dziennego odpoczynku oraz odtwarzania zapasów MPS w tyłach, wraz z kalkulacjami czasowo-przestrzennymi;
- 3/ organizację włączania transportu MPS do kolumn marszowych;
- 4/ organizację odtwarzania zapasów po zajęciu rejonu ześrodkowania.

4. Podsumowanie zajęcia - 5 min.

W podsumowaniu zajęcia omówić udział dowódców, szefów zaopatrzenia oddziałów i innych oficerów w procesie odtwarzania zapasów MPS w czasie marszu dywizji.

Omówić i ocenić przygotowanie i zaangażowanie słuchaczy.

OPRACOWAŁ

/-/ ppłk dypl. Stanisław KWIECIEN

OPRACOWANIE METODYCZNE ZAJĘCIA 13

TEMAT: ZAŁADOWANIE CIĘŻKIEGO SPRZĘTU NA TRANSPORT KOLEJOWY

CEL: Nauczyć słuchaczy zasad organizacji i kierowania załadowaniem sprzętu bojowego na transport kolejowy.

CZAS: 2x45' = 90'.

FORMA: Zajęcia grupowe w sali.

ZAGADNIENIA SZKOLENIOWE I PODZIAŁ CZASU:

Wprowadzenie do zajęcia	- 10'
1. Przygotowanie stanów osobowych i sprzętu do załadowania na transport kolejowy	- 20'
2. Przygotowanie punktu ładunkowego do wykonania prac ładunkowych	- 20'
3. Załadowanie sprzętu bojowego na transport kolejowy	- 35'
Omówienie zajęcia	- 5'

ZAGADNIENIA DO INSTRUKTAŻU DLA SŁUCHACZY:

Trzy dni przed rozpoczęciem zajęcia przeprowadzić instruktaż, w czasie którego zapoznać z przebiegiem zajęcia i nakazać słuchaczom a/ przestudiować literaturę:

- "Normy ładunkowe sprzętu wojskowego na tabor kolejowy", nr bibl. O15906;

- "Instrukcję o przewozach wojskowych transportem kolejowym", nr bibl. PF-2287;

- "Regulamin walki wojsk lądowych SZ RP cz. I", nr bibl. PF-21910

b/ przygotować się do referowania problemów zgodnie z zagadnieniami szkoleniowymi.

WSKAZÓWKI ORGANIZACYJNO-METODYCZNE:

1. Do referowania zagadnień wyznaczać 1-2 słuchaczy.
2. Przygotowanie słuchaczy do zajęć sprawdzić na podstawie pytań zawartych w opracowaniu metodycznym.
3. Żądać przedstawiania problemów w nawiązaniu do sytuacji i położenia 8 DZ.
4. Po referowaniu każdego zagadnienia ujednotlić poglądy, a w wypadku dużych rozbieżności przedstawić rozwiązanie autorskie.

PRZEBIEG ZAJĘCIA:

Wprowadzenie do zajęcia

Wyznaczyć słuchacza do przedstawienia sytuacji i położenia oddziałów 8 DZ o 6.00 15.3.

Sprawdzić przygotowanie słuchaczy do zajęcia na podstawie pytań.

Pyt. 1. Podaj, jakie rejony wyznaczane są przy przewozie wojsk koleją oraz zasady ich wyznaczania.

Odp.: Przy przewozie wojsk transportem kolejowym związkom taktycznym i oddziałom wyznacza się następujące rejony:

a/ rejon wyjściowy do załadowania, a po wyładowaniu rejon ześrodkowania w odległości 10-15 km od stacji załadowania /wyładowania/. Jeżeli rejony rozmieszczenia oddziałów znajdują się w odległości 20-30 km od rejonu /stacji/ załadowania, to rejonów wyjściowych /ześrodkowania/ można nie wyznaczać;

b/ rejony wyczekiwania /przy każdej stacji załadowania/ i rejony zbiórki /przy każdej stacji wyładowania/ w odległości 3-5 km od stacji. Jeżeli rejony wyjściowe /ześrodkowania/ ze względu na warunki terenowe są wyznaczone bliżej niż 10 km to rejonów wyczekiwania /zbiórki/ nie wyznacza się.

Pyt. 2. Wymień zasadnicze typy wagonów używanych do przewozu wojsk transportem kolejowym.

Odp.: Do przewozu stanów osobowych i sprzętu transportem kolejowym stosowane są wagony:

- do przewozu stanu osobowego - Os i Kl;
- do przewozu sprzętu na podwoziu gąsienicowym w Sp i Sap;
- do przewozu pojazdów kołowych - Ks;
- do przewozu czynnych kuchni polowych - Kch;
- do przewozu drobnego sprzętu i środków materiałowych - G.

Pyt. 3. Jakim warunkom powinien odpowiadać punkt ładunkowy?

Odp.: Punkt ładunkowy powinien odpowiadać następującym warunkom:

a/ znajdować się przy skrajnych torach, bocznicach lub żeberkach, możliwie najbardziej oddalonych od obiektów stacyjnych;

b/ posiadać dogodne warunki do maskowania i ukrycia stanów osobowych i sprzętu;

c/ posiadać plac ładunkowy o szerokości 10-15 m i długości zbliżonej do całkowitej długości pociągu;

d/ posiadać urządzenia ładunkowe, do których należą rampy, dźwigi i pochylnie z szyn.

ZAGADNIENIE 1. Przygotowanie stanów osobowych i sprzętu do załadowania na transport kolejowy.

Proponowane rozwiązanie:

Czynności związane z przygotowaniem stanów osobowych i sprzętu do załadowania na transport kolejowy przeprowadzane są w rejonach wyjściowych i wyczekiwania do załadowania.

I. Przygotowanie stanów osobowych i sprzętu do załadowania w rejonie wyjściowym do załadowania

Wydzielone siły i środki do przewozu transportem kolejowym powinny rejon wyjściowy do załadowania zająć w terminie zapewniającym wykonanie wszystkich czynności związanych z przygotowaniem ludzi i sprzętu do załadowania. W ćwiczeniu przyjęto termin zajęcia rejonu wyjściowego przez wydzielone do przewozu siły i środki o godz. 16,00 15.3 co daje 7 godzin czasu do rozpoczęcia załadowania pierwszych transportów. Odejmując 2 godziny czasu potrzebne na domarsz do stacji załadowania i czynności do wykonania w rejonie wyczekiwania mamy 5 godzin na czynności w rejonie wyjściowym do załadowania.

W celu przygotowania stanów osobowych i sprzętu do załadowania należy:

- w czasie zajmowania rejonu wyjściowego do załadowania przewidzieć odpowiednie rozmieszczenie w rejonie wyjściowym pododdziałów zgodnie z kolejnością ich wychodzenia na drogi marszu do stacji załadowania;

- przystąpić do odtworzenia zdolności bojowej po marszu w ramach czego dokonać uzupełnienia paliwa w pojazdach i przeglądu sprawności technicznej;

- kierować do PZUS urządzonych w rejonie siłami pododdziałów remontowych pojazdy wymagające napraw i remontów;

- przystąpić do zgromadzenia niezbędnych zapasów środków materiałowych dla każdego transportu operacyjnego /żywność, zapas doraźny paliwa, zapas doraźny amunicji przeciwlotniczej, strzeleckiej i pokładowej/;

- zgromadzić i przygotować niezbędną ilość środków do mocowania pojazdów na platformach;
- przeprowadzić szkolenie ze stanami osobowymi z zakresu znajomości zasad zachowania się podczas przejazdu transportem operacyjnym oraz przepisów i sygnałów obowiązujących na PKP;
- wydzielić zgodnie z decyzją dowódcy oddziału /pododdziału/ i planem załadowania siły i środki do poszczególnych transportów oraz określić miejsca formowania kolumn marszowych na drogach marszu do stacji załadowania:
 - wyznaczyć miejsca formowania kolumn:
 - a/ dla transportów ładowanych na S/Z PARCZEW na drodze marszu, czołem w m. DRATÓW;
 - b/ dla transportów ładowanych na S/Z GRÓDEK na drodze marszu, czołem w m. KOLECHOWICE;
 - c/ dla transportów ładowanych na S/Z TARLO na drodze marszu, czołem w m. NOWA WOLA;
- zorganizować żywienie stanów osobowych. Na jedną godzinę przed wymarszem do załadowania wydawać gorący posiłek;
- dokonać przeglądu higienicznego stanu osobowego oraz poinformować o zasadach przestrzegania higieny w czasie przejazdu;
- dokonać przeglądu sprawności środków ochrony przed skażeniami oraz wyposażać pododdziały w niezbędną ilość środków odkażających.

II. Przygotowanie sprzętu do załadowania w rejonie wyczekiwania do załadowania

Wydzielone do składu jednego transportu operacyjnego siły i środki powinny zająć rejon wyczekiwania do załadowania 1 godzinę przed terminem rozpoczęcia załadowania.

W rejonie wyczekiwania do załadowania należy:

- komendant transportu wraz z lekarzem /sanitariuszem/ udaje się na S/Z w celu przyjęcia składu pociągu pod względem zgodności zestawienia wagonów ze schematem zestawienia, ich stanu technicznego, a także sanitarnego wagonów dla ludzi i wagonu kuchni;
- dokonać ostatecznego ustawienia pojazdów w kolumnie marszowej zgodnie z zestawieniem składu pociągu;
- dokonać oznakowania pojazdów numerami odpowiadającymi numerom wagonów, na które będą ładowane;
- rozpocząć marsz do stacji załadowania na sygnał przekazany przez komendanta transportu.

ZAGADNIENIE 2. Przygotowanie punktu ładunkowego do wykonania prac ładunkowych.

Proponowane rozwiązanie:

Za przygotowanie punktu ładunkowego do wykonania prac ładunkowych oraz jego funkcjonowanie odpowiedzialne są organy służby komunikacji wojskowej oraz naczelnicy wydzielonych do załadunku stacji kolejowych.

Dla prawidłowego zorganizowania i przebiegu prac ładunkowych punkty ładunkowe powinny posiadać:

- tor kolejowy;
- rampę lub plac ładunkowy z możliwością budowy ramp prowizorycznych;
- drogi dojazdowe łączące punkt ładunkowy z drogami samochodowymi;
- urządzenia specjalne, do których należą:
 - a/ urządzenia do zaopatrywania wojsk w wodę /hydranty, zbiorniki z wodą do picia/;
 - b/ ubikacje /stałe lub prowizoryczne/ urządzone w pobliżu punktu ładunkowego;
 - c/ punkty oświetleniowe i urządzenia do maskowania;
 - d/ urządzenia łączności z dyżurnym ruchem, szefem przewozów wojskowych;
 - e/ środki ładunkowe;
 - f/ ukrycia dla stanu osobowego transportu;
- zapas materiałów i niezbędne narzędzia do budowy ramp prowizorycznych i naprawy wagonów.

Wyposażenie wojskowych punktów ładunkowych w materiały i narzędzia do budowy ramp prowizorycznych oraz środki ładunkowe należy do obowiązków kolei.

Oświetlenie w czasie załadowania i wyładowania wojsk na szlaku organizowane jest środkami przewożonych wojsk.

Budowa ukryć należy do obowiązków przewożonych wojsk. W przypadku wykonywania masowych przewozów i zagrożenia oddziaływaniem środków napadu powietrznego nieprzyjaciela, wykonuje się na stacjach załadowania ukrycia dla wojsk w miejscach wskazanych przez przedstawiciela służby komunikacji wojskowej. Ogólna długość wykonywanych ukryć zależy od ilości żołnierzy w transporcie i wynosi od 120 mb przy

transportach z ciężką techniką do 250 mb przy przewozie jednostek zmechanizowanych.

W celu prawidłowego przygotowania punktów ładunkowych przeprowadza się wspólnie z przedstawicielem służby komunikacji wojskowej rekonesans stacji załadowania, w czasie którego sprawdza się i uzgadnia:

- rodzaj i ilość środków ładunkowych;
- ilość i rodzaj materiałów oraz narzędzi do budowy ramp prowizorycznych, miejsc ich złożenia, a także miejsce i termin budowy /jeżeli zachodzi taka konieczność/;
- stan punktów pobierania wody i urządzeń sanitarnych, ukryć, oświetlenia i łączności;
- ustawienie sprzętu i pojazdów w kolumnie marszowej oraz sposoby przejścia przez tory kolejowe;
- sposoby rozmieszczenia sił i środków zabezpieczenia bojowego i technicznego na punkcie ładunkowym.

W przypadku stwierdzenia nieprzydatności punktu ładunkowego do załadowania, wyznacza się inną stację załadowania.

ZAGADNIENIE 3. Załadowanie sprzętu bojowego na transport kolejowy

Proponowane rozwiązanie:

Przy załadowaniu sprzętu bojowego na transport kolejowy obowiązują następujące zasady:

1. Po przygotowaniu punktu ładunkowego i taboru kolejowego^{x/} oraz otrzymaniu od przedstawiciela służby komunikacji wojskowej zezwolenia na załadowanie, komendant transportu wywołuje pododdziały wraz ze sprzętem z rejonu wyczekiwania do załadowania na punkt ładunkowy i wydaje rozkaz przystąpienia do załadowania.

2. Bezpośrednio przed załadowaniem, sprzęt doprowadza się do położenia marszowego: wieże czołgów obraca się do tyłu; gąsienice czołgów naciąga się, jak do marszu po drogach samochodowych; maszty anten składa się oraz zdejmuje chorągiewki sygnałowe.

3. Zbiorniki z paliwem napełnia się do pełna.

4. Ruch załadowywanych pojazdów po rampach, środkach ładunkowych i taborze kolejowym powinien odbywać się na pierwszym biegu, przy załadowaniu z ramp bocznych wjazd pojazdów na tabor kolejowy powinien odbywać się pod kątem 30° do osi toru.

x/ Zasady zestawiania taboru kolejowego podane są w pkt. 14.

5. Załadowaniem i wyładowaniem każdego pojazdu kieruje jego dowódca zespołu załadowczego przez podawanie kierowcy pojazdu odpowiednich sygnałów.

6. W czasie załadowania dowódca zespołu załadowczego powinien czuwać nad stanem środków ładunkowych oraz mieć w pogotowiu zespół awaryjny z zapasem materiałów i narzędzi do naprawy uszkodzeń.

7. Sprzęt załadowany na taborze kolejowym powinien być symetrycznie ustawiony w stosunku do podłużnej i poprzecznej osi wagonu, zaś ciężar równomiernie rozłożony na wszystkie osie wagonu.

8. Odległość między pojazdami umieszczonymi na jednej platformie powinna wynosić:

- dla pojazdów gąsienicowych nie mniej niż 100 mm;

- dla pojazdów kołowych i dział nie mniej niż 50 mm;

- dla pojazdów kołowych załadowywanych na złączach wagonów, odległość między przodem pojazdu załadowanego na złączu wagonu, a pojazdem znajdującym się przed nim nie mniej niż 800 mm. Jeżeli załadowany sprzęt wystaje poza krawędź podłużną wagonu więcej niż 400 mm, to sąsiedni wagon musi być platformą załadowaną w sposób uniemożliwiający stykanie się sprzętu ze sobą.

9. Sprzęt wojskowy załadowany na taborze kolejowym należy umocować, celem zapobieżenia przesuwania się w kierunku poprzecznym i podłużnym. Pojazdy powinny być unieruchomione, to znaczy mieć włączony pierwszy bieg /z wyjątkiem pojazdów z silnikiem wysokoprężnym/ i hamulec postojowy oraz włączone akumulatory; ponadto czołgi powinny posiadać zablokowane wieże.

10. Sprzęt klinuje i mocuje bezpośrednio po wprowadzeniu na ustaloną platformę żołnierz, kierowca-operator przy pomocy zespołu ładunkowego i pod kierownictwem dowódcy. Pojazdy na gąsienicach klinuje się klinami z podkładów lub klinami drewnianymi, na które na jeżdża się gąsienicami i przybija klamrami.

11. Kołowe pojazdy mechaniczne, przyczepy samochodowe i działa artyleryjskie umocowuje się klinami drewnianymi. W razie braku klinów typowych można użyć obrzynki podkładów lub innego drewna. Ściągacze mogą być z drutu lub łańcucha czy liny. Drut na ściągacze powinien być miękki /wyżarzony/ o średnicy 4-8 mm. Ilość zwojów drutu w ściągaczu powinna wahać się od 2 do 8, w zależności od ciężaru pojazdu. Każdy pojazd lub działko umocowuje się 4 ściągaczami /2 z przodu i 2 z tyłu/.

12. Pojazdy i działa o ciężarze od 5,5 t umocowuje się klinami

z przodu i z tyłu każdego pojazdu /po 1 klinie na 1 koło pojazdu/ oraz ściągaczami. Jeżeli pojazd ma osie czterokołowe, klinuje się tylko koła zewnętrzne.

13. Przyczepy samochodowe jednoosiowe umocowuje się zawsze przez klinowanie kół z obu stron oraz 4 ściągaczami.

14. Skład pociągu wojskowego dla transportu operacyjnego zestawia się według następujących zasad:

- wagony osobowe i kryte towarowe z ludźmi, wagon izolator oraz wagon z czynną kuchnią polową umieszcza się w środku transportu, a wagony z ładunkiem i platformy - po obu stronach wagonów dla ludzi;

- wagony osobowe w porze ogrzewania umieszcza się za lokomotywą w celu umożliwienia ogrzewania;

- wagony z ludźmi oddziela się od lokomotywy co najmniej 1 wagonem: od końca pociągu co najmniej 3 wagonami;

- wagony z amunicją, materiałem wybuchowym i środkami zapalającymi, a także materiałami chemicznymi i łatwo palnymi, należące do danego transportu umieszcza się w końcowej części pociągu - pomiędzy platformami;

- wagony z amunicją i materiałami wybuchowymi powinny być oddzielone od lokomotywy lub wagonów z samodzielnym ogrzewaniem i wagonów z ludźmi co najmniej 12 osiami innych wagonów z ładunkiem obojętnym, natomiast od końca pociągu - 6 osiami;

- wagony z materiałami pędnymi, przewożone w transportach operacyjnych, muszą być oddzielone od wagonów z ludźmi oraz od wagonów z amunicją, materiałami wybuchowymi i od końca pociągu najmniej 6 osiami z ładunkiem obojętnym;

- wagony z etatowymi środkami obrony przeciwlotniczej umieszcza się w przedniej i końcowej części pociągu;

- w celu prowadzenia skutecznego ognia, platformy ze środkami obrony przeciwlotniczej oddziela się od lokomotywy i wagonów z wysokimi ścianami co najmniej 1 platformą z ładunkiem niskim;

- dla warty wydziela się oddzielne przedziały w wagonie osobowym lub pół wagonu "K1".

15. Przebiegiem załadowania oraz czynnościami załadowniczymi kieruje komendant transportu oraz dowódca zespołu załadowniczego.

16. Stany osobowe nie biorące udziału przy załadowaniu sprzętu ukrywa się w zamaskowanych miejscach /szczelinach plot/ i załadowuje na transport po zakończeniu załadowania sprzętu i sprawdzeniu sprawności technicznej pociągu.

17. Przewóz ładunków z przekroczoną skrajnią ładunkową:

a/ za przekroczoną skrajnią ładunkową uważa się przedmiot, który:
- po załadowaniu na wagon nie kryty ustawiony na torze prostym i poziomym, nie mieści się w obowiązującej skrajni ładunkowej, która wynosi 4650 mm wysokości mierzonej od główki szyny i 3150 mm szerokości;

- załadowany na wagon ustawiony na torze prostym i poziomym mieści się w skrajni ładunkowej, lecz podczas znajdowania się wagonu na torze w łuku wystaje na szerokość poza tę skrajnię: jako podstawowy promień łuku przyjmuje się $R = 250$ m;

b/ zgłoszenia na przewóz przesyłek o przekroczonej skrajni ładunkowej powinny posiadać wykonany przez nadawcę rysunek sprzętu, wykonany w 3 egzemplarzach w przekroju poprzecznym, podłużnym i poziomym /przy czym dla przekroju poprzecznego obowiązuje skala 1:20/ z podaniem ciężaru sprzętu /ładunku/ oraz sposobu umocowania na wagonie;

c/ załadowany sprzęt podlega komisijnemu sprawdzeniu prawidłowości jego załadowania oraz czy wymiary są zgodne z wymiarami na rysunku;

d/ szczególne postanowienia o przewozie przesyłek nadzwyczajnych i z przekroczoną skrajnią określają przepisy kolejowe "R-57".

Omówienie zajęcia

Omówić zaangażowanie słuchaczy w trakcie zajęcia oraz stopień ich przygotowania. Ocenić wystąpienia poszczególnych słuchaczy. Wykazać słabiej opanowane zagadnienia i ukierunkować słuchaczy do dalszego studiowania przedmiotu.

Wydrukowano w 10 egz.

Egz. nr 1-10-Bibl.Nauk.DZS
Wyk. ppłk Kwiecień, ppłk Tomaszewicz
Druk. JD, dnia 16.7.1990
Druk. AON nr pf-184/pf-940/WW
Kor. JG

